Dee Brown
Vasút a Vad-nyugaton

Dee Brown

Vasút a Vadnyugaton

KOSSUTH KÖNYVKIADÓ • 1980

A fordítás az alábbi kiadás alapján készült:
DEE BROWN: HEAR THAT LONESOME WHISTLE BLOW
Holt, Rinehart and Winston, New York 1977

Fordította: TANDORI DEZSŐ

A sorozatot SZUHAY-HAVAS ERVIN szerkeszti

ISBN 963 09 1619 3

© Intercontinental Literary Agency, London 1979
© Hungarian translation by Tandori Dezső, 1980
(3086)

Nem mi megyünk a vasúton: a vasút jön rajtunk.
Gondoltak-e rá valaha is, mik azok a talpfák
a sínek alatt? Mindegyik egy-egy ember:
egy írhoni, egy jenki.

HENRY DAVID THOREAU

A Tüzes Ló eléri a hatalmas Mississippit

„Beláthatatlan embersokaság ujjongása és üdvlövések dübörgése közepette percre pontosan feltűnt, s lassan a pályaudvar felé gördült a Tüzes Ló. Hat személykocsijában örvendő, büszkén izgatott utasok; lobogókkal és zsebkendőkkel integettek; lelkes köszöntést viszonzott víg szavuk. Újabb lokomotív következett öt, csakígy zsúfolt kocsival. Az impozáns menet megállt a pályaudvar előtt. A tömeg hurrázása adta tudtul a világnak, hogy a nagy célt elérték: a Chicago & Rock Island Railroad az utazók s kereskedők rendelkezésére áll."

Mivel 1854-ben még sok olyan amerikai élt, aki George Washington idején látta meg a napvilágot – és az államférfi születésnapját buzgó, hazafiúi tiszteletadással ünnepelték –, az első vasútvonal alapító atyái február 22-ét választották örömnapul, „a hatalmas Atlanti-óceán és a folyók roppant Atyjának nászát" megülendő.

A sínrakóknak túlórázniuk kellett, hogy az utolsó szakasszal elkészüljenek. A talpfákra épp csak egy órája csavarozták rá a vágány záródarabjait, hogy a Chicago & Rock Island 10-es számú mozdonya koszorúkkal, füzérekkel és zászlókkal díszítve, sípolva és pöfögve feltűnt az Ol' Man River, a Vén Folyó látótávolában.

Az Illinois állambeli Rock Island négy–ötezer lakosú kisváros volt. Szüntelenül versengett a folyó túlpartján, Iowában épült Davenporttal. Mindkét város a gőzhajózásból élt, úgyhogy a Vén Folyó mindkét felén akadtak polgárok, akik jócskán gyűlölték a vasutat, amely a hajózás virágzó monopóliumát fenyegette. Keleten sem volt ez másképp: tutajosok, csatornahajózók és fuvarosok féltek a mind nyugatabbra nyomuló újdonságtól. Most aztán itt, Rock Islandnél a vágányok elértek a folyórendszer szívéig.

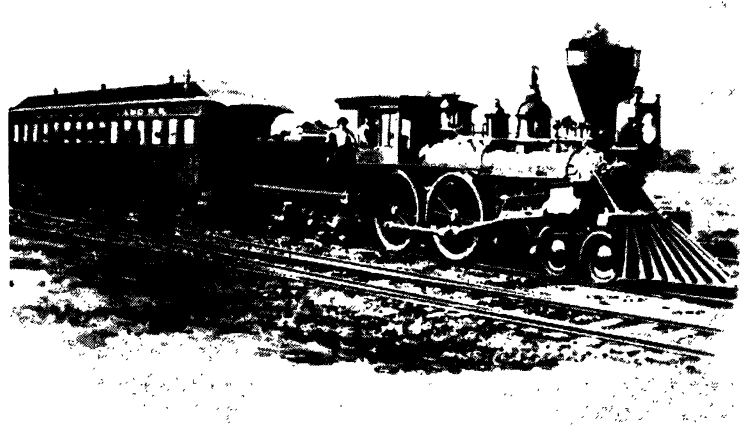
A gőzparipa az évszázad csodája volt: fújtató, füstölgő fémmonstrum, melynek egyetlen, kerek olajlámpása némelyeket a vérszomjas Polüfémoszra, a homéroszi küklopszra emlékeztetett. Mások inkább a Bibliával hozakodtak elő, réz- s vascsontozatú Behemótnak látták a masinát, rebes-

getvén, hogy ez egy kortyra kihörpenti akár az egész Mississippit.

A jelenlevők egyike sem álmodta volna azonban, milyen beláthatatlan jövő nyitánya volt ez a nap, amelyen a 10-es számú mozdony a nagy folyamot elérte. Küklopsz-szeme nyugatra tekintett, a láthatárig hullámzó dombos tájra, s ezen is túlra, az ezer mérföldnyire fénylő, magasokba szökkenő Sziklás Hegységre, s még messzebb – le egészen a Nyugati Óceánig, európai kivándorlók és szerencselovagok álmainak netovábbjáig, akik három évszázada szelték-járták az észak-amerikai földrészt – a Nagy Vízig, melynek Magellán a „Csendes" nevet adta.

Az európaiak, amióta lábukat a földrészre tették, mindegyre nyugatnak igyekvő pionírokként a vízi utakhoz kötődtek; településeik gyöngyfüzérekké formálódtak egy-egy folyó mentén. A Mississippin túl a Missouri mutatta az utat nyugat felé. Lewis és Clark felfedező expedíciója óta a kereskedőknek kitűzdelt útjaik voltak Santa Fébe, ahol a spanyolokkal üzleteltek; Oregonba prémek, Kaliforniába aranykincsek vonzották őket. Ám ezeknek a szárazföldi kocsikaravánoknak a jelentősége elenyészett a vízi utak forgalma mellett. A folyóktól távoli városok ritkán virágoztak föl. A hatalmas amerikai Nyugat „szűz föld" volt, tiszteletet parancsolóan szép, határtalan, föld felett és föld alatt kimeríthetetlenül gazdag; pompás ökológiai egyensúlyt alkotott a jószág, a legelő, a bozótos és az erdős terep, a vízivilág; lakta pedig a vidéket pár tucat indián törzs. A 19. század közepéig a fehér betolakodók nem sok vizet zavartak: maroknyi bennszülött is változtathatott volna ennyit a táj arculatán. Kis karaván jaik és gőzhajóik gyöngécske nyomot hagytak; a hajók ár ellenében még a Missourival is keservesen küszködtek. A szerencsevadászok még Kalifornia aranymezőin is csak olyanok voltak, mint a pigmeusok óriásföldön: tábort ütöttek, de hamar tovább is álltak megannyiszor, és a föld sebei gyorsan behegedtek utánuk.

A Nyugatot csak a gőzparipa démoni ereje és vágányai hódíthatták meg; és azon a fényes, hideg februári napon, 1854-ben a 10-es számú mozdony könnyű füstgomolyokat eregetve ott állt a határvidék peremén, víg utasai pedig leszökdeltek a kocsikból, hogy a nagy eseményt ünnepeljék. A zenekar rázendített a *Hail Columbiá*ra, és a helyi, vala-



Az amerikai vasútépítés egyik pionírja ez a lokomotív, amely 1854. február 22-én elsőként érte el prüszkölve a Mississippit

mint a keletről érkezett előkelőségek bevonultak a tágas új indóházba, ahol parádésan terített asztal várta őket.

A szónokok nagyon is tudták, micsoda korszakos esemény tanúi. Az emberiség évszázadok óta törekedett a nyugati tenger felé, s íme, hatalmas lépést tett előre megint. „Ha most, mikor üdvlövések s a gőzparipa füttyei visszhangoznak a Mississippi-völgyben, az elhunyt pionírok lelkei megéledhetnének: micsoda látvány tárulna elébük! – mondta valaki. – Az imbolygó ponyvás szekereken hajdanán csak egy-egy bevándorlócsalád fért el; s most itt egy ilyen kocsisor, húzza egyetlen masina, amely erősebb, mint a Behemót, és egy egész várost elfuvaroz. Ezt látnák; s hallanák, hogy amihez nekik hónapok kellettek, a maiak tíz napon belül megteszik azt az utat."

És csak úgy záporoztak az ékes szóvirágok: hogy a Tüzes Ló a Birodalom Csillagát követi; hogy a folyamot s az óceánt a vasvágányok húrjai kötik majd össze; a haladás új korszaka köszönt a világra; az egyik szónok szerint olyan volt ez az esemény, mint Velence évenkénti ünnepe, a „Nász az Adriával".

A korabeli szokásokhoz híven mindenkinek járt pohárköszöntő – George Washingtontól a legkisebb helyi vezetőig. Ittak „a sajtó, a távíró és a gőzgép, a civilizált világ e három mozgatójának" egészségére. Illinois kormányzója a szűkebb hazára emelte poharát, dicsérte a Nyugatot és megjövendölte: „Megszületett már a gyermek, aki látni fogja, mint nyüzsög e földrészen négyszázmillió ember; háromszázmilliónyian közülük itt, a Mississippi-völgyben."

A kormányzó szerencsére tévedett; máskülönben bizony kései utódainak a 20. század végén ázsiai szűkösségben kellene élniük e tájon. A politikusok még éveken át kötelezőnek tartották, hogy egy-egy új vasútvonal átadásakor hosszú beszédeket tartsanak a korlátlan népszaporulat áldásairól.

A masiniszta mindegyik pohárköszöntő után fülsiketítően felzengette a gőzparipa sípját – egyetértésének jeléül; akkor jöhetett a fúvószenekar, pár ütemmel a legújabban kedvelt indulójából, a *Railroad Quickstep*ből („Vasmars"-ból).

A nap hőse a negyvenkilenc éves Henry Farnam volt, a keleti partvidék szülötte, aki két évvel azelőtt Chicagót az első vasúthoz juttatta, s a Chicago & Rock Island vonal építését is javarészt neki köszönhették. Farnam, New England-i pionírok leszármazottja – éles, tiszta tekintetű, akaratos állú, komoly férfi – szerette a kemény munkát, hitt a tisztességben. Mint az ifjú Abraham Lincoln, ő is a kandalló lángjainak táncos fényénél olvasott s tanult, autodidaktaként lett matematikus, később földmérő és csatornaépítő. Felismerte a technikai fejlődés távlatait, ezért áldozta erejét a vasútépítésnek.

Farnam, amikor ezen a bizonyos estén Rock Islandben felkérték, tartson beszédet, azt hangsúlyozta, hogy ennek a vasútvonalnak a befejezése elsősorban munkatársai érdeme. Őt magát is meglepte, milyen sebességgel szeli át a Tüzes Ló a fél földrészt.

Munkatársai között négyen is akadtak, akiknek nevét a következő évtized során – amikor a transzkontinentális vasútvonal építésére az egész nemzet figyelt – a legtöbb amerikai megismerhette: Thomas Clark Durant, szervező, a tőke és az értékpapírok ügyes kezelője; Peter Anthony Dey, földmérő és tervezőmérnök; Grenville Mellen Dodge, Dey segítője; Samuel Benedict Reed, építészmérnök. Ezek a húszas–harmincas éveikben járó, tetterős fiatalemberek New Englandből és New York államból származtak. Csatorna- és vasútépítési, valamint finanszírozási kérdésekben igencsak járatosak voltak. Dey és Dodge Iowa államban mért nyugatnak vezető vasútvonalat; Durant értékpapír-eladások és állami földkiutalások ügyében tárgyalt a Mississippi állambeli Davenport és a Missouri állambeli Council Bluffs között építendő vasútvonallal

kapcsolatosan. A „Chicago & Rock Island" nevet hamarosan „Chicago, Rock Island & *Pacific* Railroad"-ra változtatták, ám a C.R.I. & P. a maga sínjein nem jutott el a Csendes-óceánig. De a Rock Island-i vasút számos építője ott volt az elsők között a nagy transzkontinentális versenyfutásban.

Azon a hideg februári estén, a díszvacsora után Henry Farnam és barátai ott kószáltak Rock Island utcáin. A lakóházakat és a középületeket kivilágították a nagy esemény tiszteletére. A sötét folyam túlpartjáról odavillogtak Davenport fényei. A férfiak gondolatai nyugat felé csapongtak. Egyikük sem volt tudatában, hogy Chicagót az egész földrész leendő vasúti csomópontjává, New York kikötővárosát pedig a fiatal köztársaság kereskedelmi központjává tették. Efféle kiváltságra – a hajózás révén – New Orleans polgárai törekedtek; St. Louis lakói meg arról álmodoztak, hogy városuk „a városok királynője" lesz, folyó- és vasúthálózattal a Nagy Tavakhoz, a két óceánhoz, a Mexikóiöbölhöz; de a Farnam & Durant cég barátai és üzlettársai már megtették a szükséges lépéseket, hogy pontosan szemközt, a Missouri másik partján, Nebraska államban várost alapítsanak, s ezt hivatalosan is engedélyezték. Hitvány, düledező bérházak, gazdasági épületek és prémkereskedelmi átvevőhelyek, valamint italmérések helyén olyan város épült így, amelynek kedvező fekvése a kelet felől érkező vonatokat arra kényszerítette, hogy a Missourin itt keljenek át, útban a nyugati part felé. Mivel a város azon a vidéken állt, amelyikről az omaha indiánok tíz törzsének kellett „lemondania", nevét róluk kapta.

Farnam és Durant most már Iowa államon át akarta vezetni a sínpárt, s a széles Mississippire hidat álmodott: az első vasúti hidat.

Farnam, szakértőivel együtt, főként a folyó szigete, Rock Island miatt választotta a hasonnevű várost vasútvonala folyóhatárául; itt ugyanis, vélték, könnyebben s olcsóbban épülhet híd, ráadásul a gőzhajózás kockázata is így a legcsekélyebb. Mielőtt azonban az építéshez hozzákezdtek volna, St. Louis hajótulajdonosai tiltakoztak, s nem is akárhogy: a vasút, mondták, veszélyezteti virágzó szállítási monopóliumukat; a híd alkotmányellenes, mert akadálya a hajózásnak, veszélyes, ezért „kötelessége minden nyugati szövetségi államnak, valamint a folyók melletti városoknak

Egy ősz oldalszakállas, komoly úr: Henry Farnam

Durant „doktor", vasútkirály, „rablóbáró" és „részvényes cápa"

Reed mérnök, a szakember

és helységeknek, hogy az efféle építmények ellen a leghatékonyabban eljárjanak". Alig kezdett hozzá Farnam cége, a Railroad Bridge Company a pillérek építéséhez, még hevesebb tiltakozás következett a déli államok részéről; az itteni üzletemberek ugyanis egy évtizede harcoltak már, hogy az első földrészvasút a rabszolgatartó Délről induljon el, az ország déli részét szelve át. Az ellenállás vezére nem volt akárki: maga Jefferson Davis, aki hét évvel később – a polgárháború idején – a szakadár Amerikai Konföderációs Államok elnöke lett. 1854-ben Davis, helyzeténél fogva, igen eredményesen tiltakozhatott a híd építése ellen: hadügyminiszter lévén, a Mississippi szigete pedig egykori katonai terület. Így tehát közölhette Farnam vasúttársaságával, hogy Rock Island a hídveréshez fel nem használható.

Ez a hivatalos tiltakozás a gőzhajó-vállalkozókat is felbátorította; törvényes végzést csikartak ki, mely a hídépítőket idegen területre való jogtalan behatolással, kormánytulajdon rongálásával és a gőzhajóforgalom akadályozásával vádolta. Amikor azonban 1855 júliusában sor került a tárgyalásra, a bíró a Railroad Bridge Company javára ítélt, leszögezvén, hogy a híd a hajózást nem akadályozza, a vasútvonalak pedig, bizonyos tekintetben a folyókhoz ha-

sonlóan, közlekedési utak; e szállítóútvonalak egyike sem lehet a másikának gátja, „hanem igenis történjenek a köz javára és a kereskedés érdekei szerint bizonyos kölcsönös engedmények".

És kilenc hónappal később már készen is állt Farnam 512 méter hosszú hídja; 1856. április 22-én ő maga ott volt az utasok közt az első vonaton, amelyik kelet felől fújtatott oda a hídhoz. Az átkelést egy újságíró a következőképpen örökítette meg:

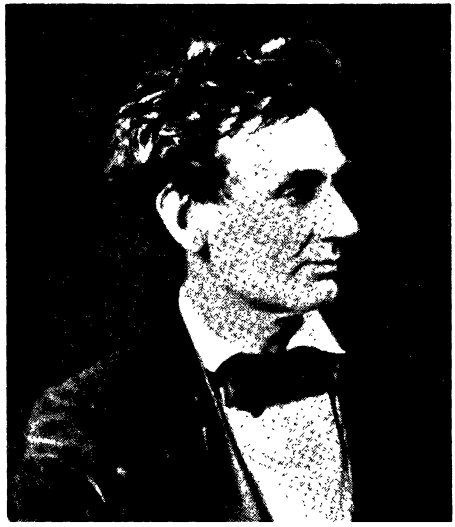
„Nagy sebességgel robogtunk a kattogó síneken. Feltűnt Rock Island. Jelfüttyünk harsant, és a kalauz kiáltott: »Az iowai utasok maradjanak a helyükön!« Szünet következett, vihar előtti csend. S a szerelvény indult tovább. Elértük a hidat. »A hídon vagyunk! Nézzétek odalent a hatalmas Mississippi hullámait!« – és a tekintetek bűvölten szegeződtek a nagyszerű híd erős pilléreire; ünnepélyes némaságban gördültünk felettük. Pár perccel később az öröm hangjai végre szétvetették a feszült némaságot. »Átjutottunk!« – kiáltotta valaki. – »Vasúti kocsiban szeltük át a Mississippit!« »Dicső nap!« – állapította meg egy útitársunk, aztán súlyos vászontáskájával kipréselődött a kocsi ajtaján. Követtük, hogy megszemléljük a gigászi építményt."

Kongott-bongott Davenport és Rock Island megannyi templomi harangja. Embertömegek tarkállottak a folyam mindkét partján, zúgott a lelkes éljenzés. Távírászok röpítették a hírt az amerikai Kelet minden városába, ahol a kedélyek ugyanígy megpezsdültek. „A civilizáció vonata átkelt a Missisippin", írta a *Philadelphia Bulletin*. „A Nagy Híd a Nagy Folyón... készen áll, az első szerelvény utasai már áthaladtak rajta. Hétköznapi utasok? Tegyük fel. Mégis: micsoda büszkeséggel mesélik majd gyermekeiknek és unokáiknak, hogy e nagyszerű nap szereplői voltak, hogy ott ültek az első vonatban, amely a Mississippi felett átdübörgött." Mint a legtöbb amerikai, ez a philadelphiai főszerkesztő is a nyugati óceánra szegezte lelki szemét. „Most – írta –, amikor a civilizáció gőzereje szerencsésen átkelt a Mississippin, elmondhatjuk: közeli a nap, hogy Ön is megváltja első osztályú jegyét, s irány, villámvonaton, a Nyugati Partvidék!" Majd azzal a jövendöléssel zárta sorait, hogy a vasútépítők „húsz éven belül" átfúrják a Sziklás Hegységet. Ez a becslés még igen óvatosnak is bizonyult: tíz évbe se telt, és a vasútépítő különítmények már robbantották az alagutakat a Sziklásba.

Farnam és Durant azt hihette, hogy a folyami hajózással több bajuk immár nem lesz. Tévedtek. Pár nap múlva súlyos csapás érte ügyüket: május 6-án kora reggel hajókürtök rikoltása és vészharangok kongása riasztotta Rock Island és Davenport lakóit. Az új híd körül fekete füst gomolygott az ég felé. Pirkadatkor ez történt ugyanis: a New Orleansből érkező postahajó, az *Effie Afton* oldalvást nekiütközött a hídnak; az ütközés oly heves volt, hogy a kémények elgörbültek, a kazánok megrepedtek, s a hajó lángba borult. A tűz pár perc alatt átterjedt a fapillérre, s a híd egy íve csakhamar a mindkét partról bámuló tömeg szeme láttára zuhant a habokba, ahol azután a folyó sodra a hajóval együtt elragadta.

Ezen a reggelen a gőzösök kapitányai végig a Mississippin diadalmasan zengették a kürtöket, s így ébredt föl a vasút híveiben a gyanú, hogy az összeütközés szándékos is lehetett, s hogy az *Effie Afton* pusztulása árán a hidat akarták szétrombolni ellenfeleik. Később alakot öltött a gondolat, hogy a folyami hajósok összeesküvéséről volt szó; a *Hamburg* gőzösön ugyanis kibontottak egy óriási transzpa-

Abraham Lincoln 1857-ben. A későbbi elnök akkoriban még nem viselt szakállt, nem fésülködött, és a vasúttársaságot képviselte a „gőzhajósok" ellen „a Rock Island-i híd irányadó esetének" bírósági ügyében



renst a következő felirattal: A MISSISSIPPI-HÍDNAK VÉGE, MINDŐNK IGAZ ÖRÖMÉRE!

A gőzhajótársaságok most már bizonyosra vették, hogy a vasutasokat sikerült megfutamítaniuk; újból támadásra indultak hát Farnam s a Railroad Bridge Company ellen. St. Louis hajósai és üzletemberei eltökélték, hogy minden szükséges törvényes lépést megtesznek a „botrányhíd" eltávolításának érdekében. Révkalauzokból és hajóskapitányokból verbuvált szakértői bizottság vizsgálta meg a hidat, majd ünnepélyesen kijelentette, hogy az építmény „a hajózás nagy, komoly akadálya". Ezután az *Effie Afton* tulajdonosa indított kártérítési pert a hídépítő társaság ellen. Egyebek között azt állította, hogy a pillérek által okozott erős áramlás ragadta el s tette kormányozhatatlanná a postahajót.

Farnam és üzlettársai ügyvédet kerestek. A legjobbat. Meg is találták az illinois-i Springfieldben. Abraham Lincoln volt a neve.

A vasúttulajdonosok nem törődtek a hídjuk elleni szüntelen támadásokkal, és hozzáláttak az elégett részek pótlásához, hogy a létesítményt szeptemberben újra használatba vehessék. Magyarázatot kerestek továbbá, hogy az *Effie Afton* tulajdonképpen miért is jött Rock Islandbe, hiszen máskülönben New Orleans és Louisville között közlekedett, sosem a Felső Mississippin. Fondorlatos szándékkal irányí-

tották a postahajót erre a folyószakaszra, hogy a hidat szétzúzza? Netán gyúlékony teherrel? Bizonyítani semmit sem lehetett.

Hosszú időbe telt, amíg végre bíróság elé került az ügy. 1857. szeptember 1-én Abraham Lincoln Rock Islandbe érkezett, hogy az összeütközés helyszínét megszemlélje. Érdeklődött a hídőrnél, a révkalauznál, a csatornaépítő mérnököknél. Miután összeszedte a begyűjthető információkat, a hídra ment, üldögélt vagy egy óra hosszat az egyik tartógerendán, figyelte az áramlást. Egy Ben Brayton nevű fiú segített neki; az áramlás irányát és sebességét akarták meghatározni. Ben Brayton leveles gallyakat dobált a vízbe, Lincoln pedig órával a kezében elvégezte a szükséges méréseket.

Néhány héttel később Chicagóban, a Clark Street és a Lake Street sarkán álló Saloon Buildingben megkezdődött a tárgyalás; mint később mondogatták, „a Rock Island-i híd irányadó esetének" bírósági ügye. A közönség csakhamar rájöhetett, hogy Észak és Dél gazdasági erőinek elkeseredett harcát szemléli. Ha a gőzhajósok győznek, akkor a kukorica, a búza, a disznóhús és a fa – vagyis a felvirágzó Közép-Nyugat fölöslege – továbbra is vízi úton jut délre; ha a vasutasok viszik el a pálmát, akkor a kereskedelem fokozódó mértékben összpontosul Keletre és Nyugatra, következésképp Chicago és New York jövője lesz még fényesebb.

A per során hajótulajdonosokat, révkalauzokat, mérnököket és hídépítőket hallgattak ki. A tárgyalás első napjaiban Lincoln főleg csak a zsebkésével játszadozott; hanem amikor végre felállt, hogy egy tanúvallomást cáfoljon, kiderült, milyen remekül tájékozott a híd méreteit, elemeinek hosszát, a víz mélységét és sodrát, valamint az *Effie Afton* adatait illetően.

Lincoln akkoriban negyvenes éveinek elején járt. Az a fölény, ahogyan ez a sötét üstökű, simára borotvált arcú férfi a védelem ügyét vitte, „világosan érthető kijelentései, tartalmas és kikezdhetetlen érvelése", valamint az az érdes humor, amely tulajdonképpen nem is illett volna a töprengő, komoly jelenséghez, élénk érdeklődést keltettek személye iránt a chicagói sajtóban, de azoknak a befolyásos embereknek körében is, akik két évvel később az Egyesült Államok elnöki székéért küldték harcba.

A védelem záróbeszédében bebizonyította az esküdteknek, hogy a vád érvei képtelenek. Áll ez elsősorban, hangsúlyozta, a központi kérdésre, a postahajóéra. Az *Effie Afton* és a híd modelljének segítségével kimutatta, hogy a tragédia pillanatában a hajó jobb oldali lapátkereke nem működhetett. „Vitathatatlan tény, hogy a hajó egy hüvelyket se haladt előre, viszont harmincegy lábnyit sodródott oldalvást. Egyértelműen bizonyítható, hogy az áramlat sebessége azon a helyen *mindössze öt mérföld óránként;* ezért az ütközésnek kizárólag egy magyarázata lehetséges: az egyik lapátkerék nem működött."

Végkövetkeztetésül Lincoln nyomatékkal hangsúlyozta: engedélyezni kell a vasutaknak, hogy átszeljék a folyókat, amiképpen a gőzhajónak is joga van a vízi utak közvetlen használatára. A kelet–nyugati forgalom ugyanolyan fontos, mint az észak–déli. „A törvényszék előtt – jegyezte föl az egyik megfigyelő – Lincoln kifejtette, hogy át kell hidalni a folyókat, hiszen a nép rendeltetése láthatóan az, hogy nyugatnak terjeszkedjen, s magát a modern civilizáció vívmányaival vegye körül."

Bár az esküdtek nem jutottak döntésre, a vasút emberei tudhatták: jelentős győzelemmel távoznak Chicagóból. A gőzhajózás hívei viszont csalódottan és elkeseredetten tértek vissza St. Louisba, New Orleansbe és más kikötőkbe, de szilárdan eltökélték, hogy folytatják a harcot a Rock Island-i híd s más hasonló létesítmények ellen. 1858-ban – sikertelenül – megpróbálták kierőszakolni a Kongresszusnál, hogy a hajózható folyók feletti hídépítést alkotmányjogilag megtiltsa. De ugyanebben az évben megnyerték a csatát egy iowai bíróság előtt. A bíró a Rock Island-i hidat egyszerűen „közbotrány tárgyának" nyilvánította, és elrendelte: szereljék le „fölépítményestül az Iowa államban álló három pillért". A Chicago & Rock Island a Legfelsőbb Bíróságnál fellebbezett. Ez a magas fórum azután jogosnak ismerte el a hajózható folyók áthidalását. E határozat ellenére még éveken át egymást érték a rejtélyes „balesetek", valahányszor új vasúti hidat építettek. Történt – legalább egy – újabb kísérlet a Rock Island-i híd lerombolására is: 1859. június 5-én éjszaka a hídőr, szokásos útján, a híd közepe táján jókora halomnyi lőport, kátrányt, szurkot és ként fedezett föl; az anyagot láthatóan komoly műgonddal hordták oda, gyújtogatás céljából.

Peter Dey és fiatal famulusa, Grenville Dodge előzetes mérési munkálatokat végzett Iowa hullámos rónáin: a Mississippi államelő Davenport és a missouri Council Bluffs között építendő vasút tervezési munkálatai folytak. Bár ez az Iowát átszelő vonal ugyanahhoz a vállalkozócsoporthoz tartozott volna, amelyik a Chicago & Rock Island társaságot ellenőrizte, létrehoztak egy új, független szervezetet, Mississippi & Missouri Railroad néven. Ennek elsősorban anyagi okai voltak; mert Thomas Durant felfogása szerint arra, hogy valaki vasutak építésébe öli az idejét s erejét, mentsége csak a profit lehet. A teljesítmény büszke öröme, új területek meghódítása, a szállítás új eszközei iránt megnyilvánuló társadalmi igény: ilyesmi az ő szemében mit sem számított. Körülbelül ezekből az időkből maradt fenn az a fénykép, mely Durantot asztal mellett ülve mutatja, ahogyan – látható elégedettséggel – számokat ad össze valami hosszú listán. Durant kitüntetéssel végezte el az orvosi egyetemet, ám a gyógyítás tudományába hamar beleunt, és inkább gabona-határidőüzletekkel kezdett foglalkozni, hogy azután vasúti részvényekkel spekulálva szerezzen vagyont.

Szerette azonban, ha így szólítják: „doktor" Durant.

Az M. & M. elnökségében Durant volt a legboldogabb ember, amikor John Adams Dix tábornok vállalta a társaság igazgatói tisztét. A tábornok egykor az Egyesült Államok szenátora volt, járatos a keleti partvidék politikai és hatalmi köreiben, mi több, ő maga afféle őszinte politikus hírében állt – ami minden időkben ritkaság. Dix fő feladata az volt, hogy a társaságot szövetségi földkiutalásokkal segítse, így azután csak névleg volt igazgató.

Iowában Henry Farnam főmérnök intézte az igazgatói teendőket, amíg a tábornok Washingtonban a képviselők puhításával foglalkozott. Durant New Yorkban tevékenykedett: értékpapírokat adott el, „területi" embereit ellenőrizte, akik megyéket és városokat igyekeztek részvényvásárlásra, adóslevelek átvételére bírni.

Farnam hatszáz munkást – főként ír bevándorlókat – toborzott össze Davenportban, hogy a pálya építését megkezdhessék. 1855 júniusában fektették le az első vágányokat. „Brit vas", így nevezte Farnam a Nagy Britannia öntödéiből kikerült síneket; amelyekre pár hónappal később megérkezett az M. & M. első mozdonya is. Mivel akkor

még nem állt a Rock Island-i híd, a gőzparipát sínekkel fölszerelt dereglyén kellett a folyón átszállítani, ahol elébb mellékvágányra került, majd onnét gördült be Davenport pályaudvarára. Ezt a lokomotívot Davenport alapítóinak egyikéről „Antoine Le Claire"-nek nevezték el. Le Claire, egy francia prémkereskedő és egy potavátomi indián „hercegnő" fia, a vasút megszállott híve volt, és a társaságnak ajándékozta városi házát: alakítsák át luxuskivitelű indóházzá. Az 1850-es években az új mozdonyokat ugyanúgy kifestették és díszítették, mint az új postakocsikat; a csillogó „Antoine Le Claire" ráadásul az oldallemezein is hordozott ékességet: névadója egy-egy bronz féldombormű-mását.

Az indóház körül hatalmas tömeg gyűlt össze, hogy az új mozdonyt megcsodálja; eközben a mozdonyvezető és a fűtő feltöltötte vízzel a kazánt, a tűzteret pedig megrakta a közeli fűrészmalomból hozott fával. A szörnyeteg gőzt fújtatva megéledt, s ekkor a masiniszta meghívott néhány nézőt a próbaútra. Lelkes jelentkezőkben nem volt hiány, ezek közül is kitűnt Le Claire indián rokonságának s barátainak kis csoportja: színpompájuk, tarkaságuk a Tüzes Lóéval vetekedett, amely elveszített földjükre, íme, behatolt. „Csapatostul tódultak a masinához – jegyezte föl egy riporter –, és így zajlott le, rézbőrű és sápadtarcú vendégutasokkal az ütközőkön, a vezérállásban s a mozdony minden elképzelhető helyén, az első vasúti próbaút az Egyesült Államoknak ebben a részében."

Iowa lakói Henry Farnamot elnevezték „Vasútkirály"-nak. Szinte mindennap kiment a munkásaihoz, hogy ösztönözze őket; célja az volt, hogy estig mindannyiszor legalább fél mérföldnyi pályatesttel készüljenek el. Társa, Durant pedig azon munkálkodott lázas buzgalommal, hogy a lakosságnak a vasút iránti lelkesedését jól csengő pénzzé varázsolja.

Ahogy mind nyugatabbra haladtak, annál biztosabb jövedelmi forrást jelentett a vágánnyal határos földterületek parcellázása, telepeseknek történő eladása. (Az 1850-es években félmillióan követték a vasutakat Iowába.) A tervezett vonaltól csak pár mérfölddel távolabb fekvő parcellák már lényegesen olcsóbbak voltak, így aztán a ravasz pénzhajhász, Durant „doktor" felvásárolta ezeket a területeket, majd rávette Farnamot, változtasson eredeti tervén,

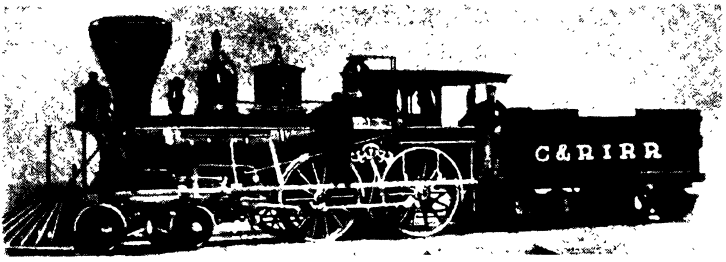
vezesse a vasutat mégis valamivel északabbra, hogy az ő birtokait is érintse. Egy városka alapításához elégséges területet önmagáról nevezett el – és tetemes nyereségét is saját nevére utalta át, New York-i folyószámlájára. Jellegzetes Durant-manőver volt ez. A parcellák eladása után a település többé nem érdekelte; a városka lélekszáma 120 évvel később az ezerötszázat is alig éri el.

A harminc mérföldd el nyugatabbra fekvő Iowa City lakói nyilván attól féltek, hogy az M. & M. vonala végül más irányba kanyarodik, így aztán sebesen összekapartak ötvenezer dollárt, melyet jutalmul tűztek ki a vasútépítőknek: azzal a feltétellel, hogy a Tüzes Ló még 1856. január elseje előtt begördül városukba. 1855-ben ötvenezer dollár még egész vagyon volt, és Durant elfogadta a kihívást. Bár az eső és a hideg alaposan megnehezítette munkásainak dolgát, karácsonykor a „doktor úr" már ott állt három mérföldd el Iowa City előtt. A hőmérő higanyszála azonban mínusz 18 fokra süllyedt, majd még lejjebb – s ez vereséggel fenyegetett. Eljegesedtek a kazánok, a munkások fagydaganatokra panaszkodtak.

Szilveszter este, pár órával a határidő lejárta előtt a sín vége még mindig több száz lábnyira volt Iowa City pályaudvarától. Farnam parancsot adott: gyújtsanak hatalmas tüzeket a töltés mentén, hogy a munkások lássanak a vaksötétben és melegedjenek. És aki Iowa Cityben csak hajlandó volt, mind segíthetett. A mozdony kétszáz lábnyira közelítette már meg az indóházat – akkor a kazánban újra megfagyott a víz. Farnam feszítővasakat hozatott; emberei hüvelykről hüvelykre tolták-emelték be a gőzparipát Iowa Citybe, s az végül valóban ott állt a csarnok egyes vágányán.

Akkor még néhány perc, és a harangok kondulása 1856-ot jelezte. És három nappal később – bár a hőmérséklet még mindig mínusz tizennyolc fok körül tanyázott – befutott Iowa Citybe az első, menetrend szerint közlekedő davenporti személyvonat. Hatalmas osztrigarakományt hozott – az osztriga akkoriban ismeretlen volt még Iowa belsejében. Henry Farnam ezen az estén jutalma java részét az ünnepi vacsorára költötte, amelyre Iowa City minden lakóját meghívta, hogy kivilágos-kivirradtig örvendezzenek forró kávé, friss kalács és sosemlátott osztriga mellett.

A következő évben Durant doktor kettőzött erőfeszítéssel próbálta rávenni az Iowa City és a Missouri közötti városo-



Igazi „oldtimer": az „Antoine Le Claire"

kat, hogy újabb vasúti részvények vásárlására tegyenek elkötelező ígéretet. Segítségére voltak ebben a rabszolgaság északi ellenfelei, akiket felháborított az úgynevezett „Kansas–Nebraska-törvény" parafálása. Ez a törvény – amely a két új államot, Kansast és Nebraskát hozta létre – tartalmazott egy olyan kitételt, amely szerint e vidék telepeseinek jogában áll eldönteni, tűrik-e körükben a rabszolgatartást vagy sem. Megkezdődött a betelepülési hajsza, versengtek egymással a rabszolgaság intézménye mellett nyíltan kiálló déliek és a rabszolgaságot ellenző északiak. Ez a versenyfutás egész sereg esemény elindítója lett, amelyek következményeképpen csakhamar lezajlottak a közelgő polgárháború előcsatározásai is.

„A béke érdekében hőn ajánljuk e vasútvonal építését – érvelt egy chicagói főszerkesztő. – Megoldaná ezt a kérdést már annak bejelentése is, hogy a kölcsöntőke együtt van, a vasút pedig 1858. július 4-ére elkészül." Azt jósolta továbbá, hogy a rabszolgaság ellenzői tömegestül áradhatnának vonaton e területekre, biztosítván Kansas és Nebraska államok szabadságát. Különben a vasúti részvény kiváló befektetés, amely akár tizenkét százalékos osztalékot is jelenthet.

Ez a helyi rivalizálás feltétlenül hatott a vasúti vállalkozókra is. Miután a Rock Island-i híd készen állt, a két vonalat így reklámozták: „a nagy nemzeti útvonal Kansasba és Nebraskába". Ugyanebben az évben John Dix tábornok és a washingtoni képviselők tárgyalásai is meghozták első gyümölcsüket: a Kongresszus megszavazott egy földkiutalási határozatot, amely sok százezer hektárnyi területet biztosított a vasútépítő mérnököknek Iowában. Erre várt mohón Durant, és amikor az M. & M. a 400 000 acre jó zsíros

iowai földet megkapta, azonnal új terveket kovácsolt arról, hogyan is lehetne minél inkább elodázni a vonal megépítését. Mert a földkiutalási határozat nagyvonalúan tíz évet adott a társaságnak a vasútvonal befejezésére, s addig különleges adókedvezményekben is részesítette az M. & M.-et. Minél inkább elhúzódnak az építési munkálatok, annál értékesebb lesz a kormánytól kapott föld, annál inkább érdekeltek lesznek a Nyugat telepesei, hogy részvénymennyiségüket növeljék, bízván benne, hogy a Tüzes Ló az ő városaikat is érinti majd.

A becsületes Henry Farnam nem egészen értette ugyan, mit forral partnere, mégis kezdte bizalmatlanul nézni Durant módszereit és manipulációit. „Durant – mondta később – sajnos, nem tudott ellenállni az általános spekuláció szellemének, mely akkoriban oly sok vasútépítőn úrrá lett." Farnam kötelességének tartotta, hogy a lehető leggyorsabban a lehető legjobb vasutat építse. Amikor Durant korlátozta az építésre fordítható összegeket, a gyanútlan Farnam a saját zsebéből fizetett ki bizonyos anyagokat, béreket. Az 1857-es amerikai pénzügyi válság jó alkalom volt Durantnak és New York-i munkatársainak, hogy Farnamot utasíthassák: állítsa le az M. & M. munkálatait. Időközben Farnam olyannyira megundorodott már Durant üzleti „erkölcsétől", hogy együttműködésük lehetetlenné vált. A Farnam & Durant feloszlott. Farnam egy ideig megmaradt még a Rock Island Railroad igazgatói székében, amíg azután Durant elég erős lett ahhoz, hogy visszalépésre kényszerítse. Helyét fivére, Charles Durant foglalta el.

Thomas Durant megvetette azokat, akik vasutakat az alkotás öröme kedvéért építenek, s akiknek erkölcsi elvei akadályozzák a nyerészkedést. Miután Henry Farnamtól megszabadult, nagy gyönyörűséggel zsarolta az iowai farmereket. Azzal fenyegette őket, hogy településeiket és körzeteiket elkerüli vasútjával, ha nem vásárolnak további részvényeket. Elhíresztelte továbbá, hogy vasútja nem Council Bluffsnél éri el majd a Missourit, hanem másutt, s azon a helyen fog új várost alapítani, versenytársul Omahának. Az eredmény: számos helység és megye vásárolt erején fölül részvényeket, s így az emberek évekre eladósodtak. Ugyanakkor Durant semmivel sem szavatolta „háláját"; sőt, még felelősségre se vonhatták, ha a síneket nem az eredeti terveknek megfelelően fektette le azután.

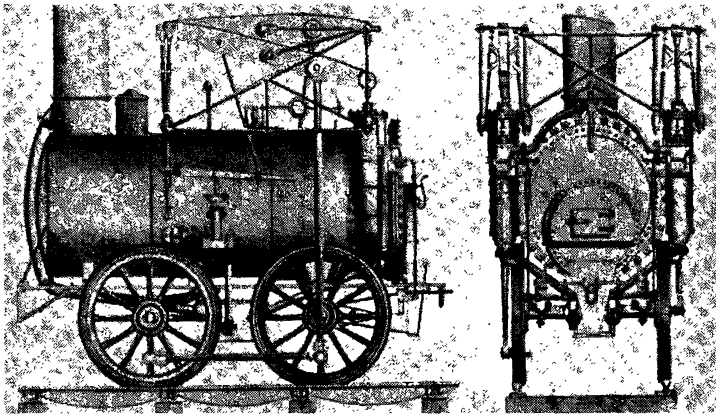
Amikor egy másik vasúttársaság, a Chicago & Northwestern vonala is „húzni kezdte a csíkot" Iowán át, az M. & M.-étől északra, Durant nem kezdett vágányfektetési versenybe. A C. & N. két évvel hamarább érte el Council Bluffsöt, mint a vánszorgó M. & M. (melynek neve időközben Chicago, Rock Island & Pacific Railroad lett). Sőt, Durant földmérője, Grenville Dodge ünnepi szónoklatot is tartott az állítólagos „versenytárs vonal" köszöntésére rendezett banketten. Csak kevesen tudták – vagy törődtek vele –, hogy Durant „doktor" egy személyben volt a Chicago & Northwestern igazgatója *és* a Mississippi & Missouri elnökhelyettese, s hogy ez utóbbi társaságot szinte a csőd széléig kizsarolta, saját részvényeit nyereségesen eladta, a pénzt pedig a C. & N.-be fektette. Az egész ügy csak afféle potom kis próbája volt a „Leghatalmasabb Vállalkozásnak", az első transzkontinentális vasút építésének, amely a nyugati óceánon át „megnyitotta az utat Indiába".

„Száguld szelek szárnyán"

„Negyed százada sincs – mondta Henry Farnam –, hogy az Egyesült Államokban feltűnt az első mozdony. Most a gőzparipa villámsebesen száguldozik több mint tizennégyezer mérföldnyi vágányain." Farnam e szavakkal egy felköszöntőre válaszolt, amely 1854-ben, Washington születésnapján az illinois-i Rock Islandben hangzott el annak örömére, hogy vasúti kapcsolat létesült az Atlanti-óceán és a Mississippi között. Az első Tüzes Ló akkor épp huszonöt évvel azelőtt, 1829 májusában érkezett Amerikába. Ugyanennek az évnek augusztusában került sor első próbaútjára a Pennsylvania állambeli Honesdale közelében. Rövid idő alatt, 1829 és 1854 között a mozdony- és a vágányépítés bámulatosan sokat fejlődött – e haladás üteme még gyorsabb volt, mint a 20. században az autóé és az úthálózaté.

A 19. század kezdetén Angliából érkező hírek arról számoltak be, hogy a gőzgépek elképesztően fejlődnek; Amerikát érdekelte ez a lendület. Ezek az első lokomotívok vették át a lovak szerepét, melyek a szeneskocsikat a tárnák rámpáitól a kikötőkbe vonták. Az amerikaiak 1813-ban hallhattak William Hedley „Pöfögő Pufi"-járól, a Puffing Billyről, amely tíz szeneskocsit vonszolt óránként öt mérföldes sebességgel. Majd 1825-ben George Stephenson „Locomotion"-ja következett, amely a Stockton és Darlington közti vonalon elérte a csakugyan tiszteletet parancsoló tizenhat mérföldes óraátlagot. Négy év múlva – fia segítségével – Stephenson tökéletesítette a korábbi „Rakétá"-t: továbbfejlesztett kazánt kapott a masina, valamint új, a tűztérben magas nyomású légáramot létrehozó párologtató rendszert. A „Rakéta" volt az első valóban fajtiszta gőzparipa, amely kocsik nélkül óránként 29 mérföld, vagyis 47 kilométeres sebességet is elért.

Egyidejűleg Amerikában némely leleményes elmék szintén vasútvonalat terveztek New York és Philadelphia között, Baltimore-ból és Charlestonból (Dél-Karolina) nyugatnak, Albanyból az Erie-tóhoz. Persze, a kocsikat – mint a bányákban – lovak vontatták volna. Igaz, 1825-ben John



Stourbridge Oroszlánja egyáltalán nem félelmetes; négy keréken álló bojlerre emlékeztet. Az Angliából behozott ősmozdony 1829-ben bizonyította be képességeit

Stevens ezredes hobokeni birtokán bemutatott egy egyhengeres, gőzhajtású lokomotívot, amely síneken szaladgált körbe, ám a közvélemény ezt inkább afféle bohóságnak tekintette. Csak 1828-ban utazott egy szakképzett mérnök Angliába, hogy a legendás „paripát" a valóságban is lássa.

Horatio Allen volt a neve. John B. Jervis küldte át az óceánon, a Delaware & Hudson Csatornatársaság igazgatója. (Alig negyedszázad múltán Jarvis lett barátja, Henry Farnam Chicago & Rock Island Railroadjának igazgató tanácsi elnöke.) Jervis felhatalmazta a huszonöt éves Allent, vásároljon vasat, hogy a lóvasút fasíneit kicseréljék, és ha meggyőződött róla, hogy a masinák valóban megérik a pénzüket, vegyen négy angol lokomotívot is. Allenre mély benyomást tett, amit látott, tehát vásárolt.

1829. május 13-án érkezett New York Citybe az első angol lokomotív. Egy megfigyelő tanúsága szerint óriási szöcskére hasonlított. „Hajtókerekei tölgyfából vannak, súlyos kovácsolt vas abroncsokkal erősítve. Elöl valami dühösen maga elé meredő oroszlánfej fémdombormű díszíti. »Stourbridge Oroszlánja«, ez volt a neve ennek a négykerekű mozdonynak, melyet a Foster, Rastrick & Company cég készített az angliai Stourbridge-ben. Allen az »oroszlánt« egy New York-i öntöde területén zárta el; aztán gőzzel új életre keltette, s akkor kíváncsiak ezrei előtt, akik mind azért csoportosultak a különös lény köré, hogy lássák mű-

ködését, kezdetét vette a csodabemutató. Mocorogni persze nem tudhatott a masina, mert sín az öntöde udvarán nem volt."

Júliusban a lokomotívot Allen vízi úton a Pennsylvania állambeli Honesdale-be szállította, ahol már augusztus 8-án felkészítették első útjára. A kikötő és a carbondale-i bányák közti fenyőfa sín a sok csapadéktól az idők folyamán megvetemedett, sőt, korhatag is lett. Mintegy kétszáz lépésnyi egyenes szakasz után a mozdonynak a Lackawaxen Creek fölötti harminc láb magas, rozoga fahídon kellett végigfutnia – ráadásul kanyarban. „Attól kellett tartanunk – emlékezett később Horatio Allen –, hogy a vasalkotmány kisiklik, vagy a kanyarban a sínekről leugorva a patakba bukik. Magam mindazonáltal leszögeztem, hogy most már késő a lehetséges technikai akadályokon töprengeni, kudarctól félni; drága pénzen idehoztuk a gépet, meghátrálnunk nem szabad. Kész vagyok rá, mondottam, hogy az első próbautat egymagam teszem meg a masinával, s hozzáfűztem: eljön a nap, amikor tisztelettel emlegetik majd ezt a vállalkozást. Ahogy kezemet rátettem a gőzszabályozó karra, egy pillanatig tanácstalan voltam: lassan menjek-e vagy adjak nagyobb gőzt; mivel azonban bíztam a vágány maradék szilárdságában, a gyorsaság mellett döntöttem; baleset nélkül tettem meg a patak fölötti kanyart, majd három mérföld után hátmenetben, s ezúttal is épségben, visszatértem a kiindulópontra. Így utaztam elsőként gőzmozdonnyal a nyugati féltekén."

Egy évbe se telt, és Peter Cooper már az első, Amerikában készített gőzmozdonnyal vágott neki a tizenhárom mérföldes próbaútnak a Baltimore & Ohio társaság vonalán, Baltimore és a Maryland állambeli Ellicott's Mills között. A mozdony az igen találó „Hüvelyk Matyi" nevet viselte, és Cooper munkamodellje volt; célja pedig, hogy leckét adjon a nyakas vasútigazgatóknak, akik szerint a lóerő többet ér a gőzerőnél. 1830. augusztus 28-án Cooper nyitott vagont kapcsolt a „Hüvelyk Matyi"-hoz, és meghívta az igazgatókat s barátait – mind cilindert viseltek ez ünnepi alkalomból – a próbaútra. Az utasok roppant örömmel állapították meg, milyen könnyűszerrel tartja a masina a tizenöt–tizennyolc mérföldes óraátlagot. Visszaúton Relay House-nál – innét két sínpár vezetett egymás mellett Baltimore-ba – Hüvelyk Matyinkat a Stockton & Stokes postakocsi-társa-

Emlékezetből így idézte fel a rajzoló a „Hüvelyk Matyi" nevű kávédaráló és egy lóvontatta vagon versenyét. (A ló győzött!)

ság kocsija várta. A gőzvasút ellenfelei ragaszkodtak a versenyhez. Cooper elfogadta a kihívást. A ló nekivágott, és csakhamar előnyre tett szert. „Hüvelyk Matyi" szuszogva követte, utolérte és nagy sebességgel száguldott a cél felé. Pár perc múlva azonban - amikor a kocsis már-már föladta volna a küzdelmet - „Hüvelyk Matyi" kompresszorszíja leugrott a dobról. „A biztosítószelep nem sípolt tovább - számolt be az eseményről az egyik utas -, a masinát légszomj kezdte gyötörni, tüszkölt és fújtatott; Mr. Cooper pedig, aki maga volt a fűtő és a masiniszta, hiába próbálta kétségbeesetten visszaerőltetni a szíjat: a bőrt lehorzsolta a kezéről, de a szíj nem ment vissza a dobra. A tüzet se tudta újraszítani. Közben a lófogat beért s elhagyott minket, és olyan tetemes előnyre tett szert, amit az ismét működőképes gép már nem hozhatott be. A ló győztesen haladt át a célon."

Peter Cooper elveszítette a versenyt, megnyerte azonban a gőzerőért folytatott harcot. A „Hüvelyk Matyi" teljesítménye meggyőzte az Ohio & Baltimore társaság hatalmasait. Most már másféle versenyt írtak ki: pályázatot olyan mozdonyra, amelyik eredményesen küzdhet meg az Allegheny-hegység meredek, kanyargós kaptatóival.

Horatio Allen, „Stourbridge Oroszlánja"-nak rettenthetetlen szelídítője a dél-karolinai Charlestonból nyugatnak vezető új vasútvonalszakaszon próbálta ki mérnöki tehetségét. Az egyik igazgatóval együttműködve mozdonyt tervezett, ez lett a „Charleston Kebelbarátja". Charleston vezető polgárai fejükbe vették, hogy városuk Amerika legfontosabb tengeri kikötője lesz. E becsvágyó cél érdekében vasúti csomópontról álmodoztak, ahová Dél és Nyugat

gazdag árukínálatát hoznák a szárnyvonalak – táplálva a kikötőt. A „Charleston Kebelbarátja", amelynek függőleges gőzkazánja borosflaskára emlékeztetett, Amerika első mozdonya volt, amelyik menetrendszerűen közlekedő személyvonatot húzott a világ akkori leghosszabb vasúti hídján. 1831. június 17-én a „Kebelbarát" fűtője, bizonyára lebecsülve a gőz feszítőerejét, megkötötte az emelőkart – talán zavarta az állandó sziszegés. Az eredmény ismét „elsőséggel" járt: a „Kebelbarát" felrobbant. A fűtő meghalt, a mozdonyvezető súlyos égési sérüléseket szenvedett. Horatio Allen technikusainak azonban sikerült a masina maradványaiból új lokomotívot készíteniük, melyet igen találóan neveztek el azután – „Főnix"-nek.

Hogy a Charleston & Hamburg vasúttársaság utazóközönségének bizalmát visszanyerjék, attól fogva gyapotbálákkal megrakott vagont iktattak a mozdony és a személykocsik közé; ez az óvintézkedés még hosszú éveken át divatban maradt.

Az 1830-as években minden kovács, üstfoltozó, fémmunkás és bognár, minden kézműves úgy érezte Amerikában, hogy sorstól rendelt hivatása a mozdonykészítés; így gondolkodott Matthias William Baldwin philadelphiai ékszerész és könyvkötő is. 1831-ben készített a helyi múzeumnak egy miniatűr gőzmozdonyt, amely a röviddel azelőtt alapított Philadelphia, Germantown & Norristown Railroad tulajdonosait arra ösztönözte, hogy négyezer dolláros honoráriumért megbízzák Baldwint a masina „életnagyságban" való elkészítésével.

Baldwin, mielőtt munkához látott volna, ellátogatott Stevens ezredes társaságához, a Camden & Amboy Railroadhoz, hadd lássa a híres newcastle-i Stephenson Művekben készült „John Bull"-t. Ez a lokomotív éppen akkoriban érkezett Amerikába. 1832. november 23-án már Baldwin „Vén Vasbordájú"-ja is próbaútra készen állt, s miután néhány hibát kijavítottak rajta, készítője átadta a megrendelőknek. Amikor azonban fel akarta venni a kialkudott négyezer dollárt, a társaság kifogásokkal állt elő: Baldwin mozdonya, mondták, csak derült időre való jármű, ha esik az eső, lovakat kell beállítani helyette. Némi huzavona után megállapodtak 3500 dollárban. De a mérges Matthias mester ellenvetést nem tűrő hangon jelentette ki a szerelőinek: „Több mozdony nem lesz!"

Ilyen volt a már sorozatban gyártott „Öreg Vasbordájú" egyik szép példánya. Fölötte az alkotó, M. W. Baldwin arcképe lebeg

Persze, Baldwint sikerült aztán mégis kimozdítani sértett tétlenségéből: röviddel a történtek után már az „E. L. Miller"-en dolgozott a Charleston & Hamburg társaság megbízásából. 1866-ban bekövetkezett haláláig ezerötszáz mozdony készítését ellenőrizte személyesen! A nevét viselő társaság összesen 59 000 lokomotívot szállított, amíg a 20. században bele nem olvadt egy nagy konszernbe.

Az 1840-es évekre Baldwin és más amerikai s angliai tervezők az eredetileg primitív masinából kialakították azt a bizonyos Nagy Behemótot, amelyik e világ arculatát a továbbiakban oly alapvetően megváltoztatta. A borosüvegforma, függőleges gőzkazánból vízszintes lett; a nyomkarimákat nem a sínekre, hanem a kerekekre szerelték; rugalmasan mozgó, egyensúlyozásra képes tengelyeket (úgynevezett beállótengelyeket) szerkesztettek, hogy éles kanyarokban a mozdonyt a kisiklás vagy a leragadás veszélye ne fenyegesse; a lokomotívra elöl síntisztítót, népiesen szólva „tehéntolót" szereltek; a fűtő és a gépész fedett vezetőfülkét kapott; ballonokra, napraforgókra vagy káposztafejekre emlékeztető, hasas szikrafogó kémények váltották fel az addigi egyeneseket; nagy, dobozforma, művészien cirádázott olajlámpások világították meg a vágányokat éjszaka, a kémény mögött elhelyezett réz homokládák segítségével biztosíthatták az „üresjáratos" kerekek szükséges

súrlódási nyomatékát, végezetül pedig a kedves hangú harangok és jelzősípok szolgáltatták a biztonságot és a romantikát.

Nem csoda hát, hogy az amerikaiak, a nyugati tenger felé törekedvén, nemzeti hivatásérzetükben a Tüzes Lovakat „száguldó szárnyas paripáknak" látták. 1846-ban, „a döntés évében", amikor az amerikaiak Kalifornia, Oregon és nagy délnyugati területek annektálására készültek, a mozdonyok és a valamivel azelőtt feltalált távíró lehetőségei olyan nagy szerephez jutottak, hogy bombasztikus beszédekre ösztönözték a szónokokat is, mint például az indianai Charles Cathcart kongresszusi képviselőt, aki 1846. február 6-án a képviselőházban ily rajongó hasonlatokat harsogott: „A Tüzes Ló szelek szárnyán száguldva, lángoló-táguló orrlikakkal, tüzet-füstöt okádva, szalamanderként, erőtől remegve, mégis az acélos emberkéz uralma alatt, íme, hamarabb elér a földrész egyik partjától a másikig, mint eleink egyik helységből a másikba. A magnetikus távíró által az egek villáma szolgálja az embert, hogy úrrá legyünk a távolságokon. Viharban és sötétségben, tüzes nyári hőben vagy szibériai hidegben egyképp feltarthatatlanul halad az emberi intelligenciának e mitikus szimbóluma. Valóban elmondhatjuk e két nagy találmány szociális hatásáról, hogy egyetlen szellem jegyében kell egyesülnie minden embernek e földön!"

Akadtak persze olyanok is, akik nem osztották ezt a nézetet. Egy szónok például megjövendölte, hogy a vasutak tönkreteszik a földet, „puszta sivataggá változtatják" majd, ahol „csak az egerészölyvek köröznek a magasban, lesvén, mint táplálkozhatnak a lokomotívnak nevezett vasszörnyetegek ürülékéből".

De a gőzparipa bűvölete szinte mindenkire hatott; nem állhatott ellen itt még Henry David Thoreau, Walden Pond természetfilozófus-remeteapostola sem, mindenfajta terjeszkedési politika és a Mexikóval vívott háború ellenzője. A Fitchburg-társaság vonalán elzúgó lokomotívról a következőket jegyezte fel a nagy író: „Hallom visszhangozni a dombokról a gőzparipa tomboló fújtatását, hallom, ahogy megreszket alatta a föld, míg az orrlikakból tűz és füst árad (micsoda újabb Pegazus-fajtát vagy tűzokádó sárkányt honosít meg így majd a kor mitológiája, nem tudom): és már-már úgy érzem, új emberfaj érkezik e földre,

hogy érdemessé tegye színén megint az életet." Joaquin Miller pedig, a Nyugat vad, rusztikus poétája megállapította, hogy ő a tovarobogó monstrumban „több költészetet" érez, „mint az égő Trója egész vérgőzös történetében".

Az 1840-es években a mozdony már felöltötte azt az alakját, amelyben – technikailag persze tökéletesítve – a következő század pályatesteit járta azután. Sokan álmodoztak azokban az években a nyugati tengerhez vezető útról; köztük volt John Plumbe is, aki 1821-ben, tizenkét évesen érkezett Walesből az Egyesült Államokba. Pár év múlva már a pennsylvaniai vasutak felügyelője volt; nyugtalan, becsvágyó természete nyugatabbra sodorta, Iowába, ott jogot tanult, s a határvidék peremén lett Dubuque körzet államügyésze. Idejének nagy részét azzal töltötte ott, hogy gyűléseket tartott és kongresszusi képviselőkkel levelezett, híveket toborzott egy bizonyos vasútvonal építéséhez. S ő volt az első, névről ismert szószólója a transzkontinentális vasút ügyének. 1838-ban beadvánnyal fordult e tárgyban a képviselőházhoz, ott azonban csak kinevették. Washingtonban megállapították, hogy kérése ugyanolyan agyrém, mintha valaki azt kérné, hogy „vonatot indítsanak a holdra".

1840-ben Plumbe ismét keletre megy, ahol a fényképezés, a daguerrotípia újdonsült művészetével ismerkedik. Négy évvel azelőtt, hogy a nagy Mathew Brady munkához látna, Plumbe stúdióhálózatot szervez Bostontól Washingtonig. Itt születtek Plumbe első felvételei a Capitoliumról, a Fehér Házról és más épületekről, s valószínűleg oly híres amerikaiak portréi is, mint Sam Houston, Henry Clay, John C. Calhoun, James K. Polk és John Quincy Adams. Mivel egy daguerrotípiáról csak egyetlen levonat készíthető, Plumbe kialakított egy módszert, melynek lényege az volt, hogy kőnyomással sokszorosítható a kép; eljárását „plumbeotípiának" nevezte el, de szabadalmaztatásával már nem törődött.

E washingtoni korszakában fogta el Plumbe-ot a transzkontinentális vasút divatos láza; így vágott neki a földrésznek, hogy álmát megvalósítsa. Daguerrotípia-stúdióit elhanyagolta, sorra csődbe mentek, ő maga Kaliforniában aranyásókhoz csatlakozott, hogy ismét vagyonhoz jusson. John Plumbe nem bukkant aranyra, mert idejének java részét másra fordította: az újonnan érkezők tömegeit pró-

bálta tervének megnyerni. Időközben rögeszméje lett a vasút. Életének ebben a kései szakaszában Plumbe meglepően hasonlított költő kortársához, Edgar Allan Poe-hoz: magas homlok, lekonyuló, nagy bajusz, gyötrődő szemek. Amikor 1857-ben, fáradtan és legyőzetve visszatért Iowába, s ott megtudta, hogy mások közben ellopták nagy álmát, sőt, már a megvalósításán munkálkodnak, e hír végképp letörte, és negyvennyolc évesen önkezével vetett véget életének.

Plumbe-nál sokkal gyakorlatiasabban járt el Asa Whitney, ez a New England-i kereskedő, aki olyan kísértetiesen hasonlított Bonaparte Napóleonra, hogy a járókelők utánafordultak az utcán. 1844-ben, kínai útjáról hazatérve ötlött fel benne a földrészvasút gondolata. 1843 óta öt kínai kikötő állt nyitva a kereskedelem előtt, és Whitney, akit borzasztóan lehangolt a Kaliforniától Bostonig vagy New Yorkig szinte végtelennek tetsző hajóút Dél-Amerika körül, a legjobb megoldásnak a két óceánt összekötő amerikai vasutat vélte. A sínek akkoriban még Chicagóig sem értek, Whitney azonban keresni kezdte a Michigan-tó és a Csendes-óceán közötti lehetséges útvonalakat.

1845-ben memorandumot intézett a Kongresszushoz, és ajánlotta, engedélyezzék mielőbb a 42. és a 45. szélességi fok közti terület hivatalos felmérését, transzkontinentális vasútvonal kijelölése céljából. Akkor országjáró körútra indult, beszédeket tartott, helyi vezetőket, ismert politikusokat keresett fel, leveleket írt újságoknak terveinek támogatása érdekében. Ugyanazon a nyáron Whitney a maga költségére expedíciót szervezett. Fiatal amerikaiak csoportjával nekivágott Milwaukee-nál a prérinek, és eljutott egészen a Missouri nagy kanyarulatáig. Amikor csak alkalma nyílt, részletes beszámolókban tájékoztatta a lapokat, dicsérte a gazdag vidéket, melyen át földrészvasútja vezetne, és sürgette a kormányzatot, folytassa az ő vizsgálódásait most már a Missouritól az óceán partjáig. Keletre visszatérve Whitney továbbra sem hagyta békén a Kongresszust, sőt, most már az óceánokat összekötő vasútvonal tervének pontos földrajzi részleteivel is bombázhatta a képviselőket. Felajánlotta: ha rendelkezésére bocsátanak egy körülbelül hatvan mérföldes sávot a Michigan-tó és a Csendes-óceán között, maga megépítteti a vasutat. Ennek a területnek az eladási árából elegendő pénzt összehozna, hogy a konst-

rukció költségeit fedezze; így a nagy vállalkozás tizenöt éven belül elkészülne. „A túlnépesedett Európa szavatolja a szüntelen bevándorlást nyugatra" – vélte Whitney. Elgondolása szerint a legkomolyabb akadályt az indiánok jelenthetik, akik továbbra sem akarnak lemondani e földdel kapcsolatos jogaikról. Whitney azonban nyugtatni próbálta a Kongresszust: Amerika bennszülöttei „készek lesznek rá, hogy csekély ellenszolgáltatás fejében eladjanak nekünk mindent... amire célunk eléréséhez szükségünk van... Ez a vasút mind a fehér-, mind a vörösbőrű emberek életkörülményeit alapvetően megváltoztatná. A hatalmas, nagy lélekszámú és teljesen vad sziú törzsek kezén van a 43. szélességi foktól északra fekvő területek döntő többsége, a Mississippitől egészen a Sziklás Hegységig." A továbbiakban hangsúlyozta, hogy a vasútépítés „a vad sziú indiánokat" bölénycsordáikkal együtt északabbra terelné. „Akkor már csekélység lenne a megmaradt, szétugrasztott törzsek tagjait rendszeres munkára, civilizált életre szoktatni. Faji sajátságaikat e kisebb törzsek megőrizhetnék mindaddig, míg teljesen bele nem olvadnak civilizációnkba. Példájukat a sziúk hamarosan követni fogják."

A transzkontinentális vasút, hangoztatta fellengzősen Whitney, része a nemzeti elrendelésnek, sorskérdés. Semmi be nem teljesedhet a híján. „És most itt az idő... és *kell* valaki, hogy minden erejét, egész életét erre a vállalkozásra áldozza." S ha ő, Asa Whitney lenne a sors ily eszköze, vállalná e megtiszteltetést, nem is vágyna többre.

Ekkor már Whitney buzgólkodása fölkeltette a déliek gyanakvását; az ottani üzletemberek hallani sem akartak semmiféle transzkontinentális vasútról. Washingtoni érdekcsoportjuk propaganda-pergőtüzet nyitott „bizonyos Asa Whitney vasúti intrikáira".

Az 1840-es évek végén, Whitney és Plumbe fáradozásainak eredményeképpen, vasúti konferenciákat hívtak egybe különböző városokban, amelyek a földrészvasút fejállomásaiul ajánlkoztak. Egy ilyen ülésen, 1847-ben Chicagóban, elvetették Whitney tervét. Számos ellenfele új javaslatokat nyújtott be. Stephen A. Douglas, akit nemsokára híressé tett Abraham Lincolnnal vívott szópárbaja, Chicago pártjára állt, és a Council Bluffsbe vezető vasútvonalat támogatta; ezt később a Chicago & Rock Island Railroad meg is építette. Whitney útvonala, ez volt az általános ellenérv, túl

magasan vezet, északon, kedvezőtlen éghajlat alatt, ahol a Tüzes Lovat fűtőanyaghiány fenyegeti, azután ez a vidék hemzseg az ellenséges érzületű indiánoktól. Ráadásul: senkit sem csábít az a táj a letelepedésre. Az ellenpártok másika Whitney tervét „gigantomániás tolvajakciónak" nevezte.

Thomas Hart Benton missouri szenátor, a nemzeti „sorstörekvés" egyik vezető alakja, ekképp a nyugati területek megszerzésének híve, szintén Whitney ellenfeleinek sorába állt. Benton azt szerette volna, ha St. Louis lenne a transzkontinentális vasút fejállomása; és a véleményazonosság jegyében idézgette John. C. Frémont-t, kutató-utazó vejét, aki a Santa Fé-i útvonal mentén vezető „nagy ösvény"-ért küzdött: Bent's Fortig vezetett volna ez a vasút, s a Sziklás Hegységet a Cochetopa-hágón szelte volna át. Egyik korai beszédében Benton lefestette a Sziklás Hegység csúcsa mellett tovafújtató gőzparipát, amely mintha Kolumbusz-szoborrá változott volna; egyik karja nyugatnak mutatott, a másikkal táblát tartott, rajta ezzel a felirattal: OTT VAN KELET! OTT VAN INDIA!

Whitney déli ellenzői közé tartozott John C. Calhoun is, aki arra a mélabús következtetésre jutott, hogy Dél és Észak már két ellenséges nemzetként áll egymással szemközt. Mármost ha földrészt átszelő vasútról volt szó, ő és barátai a Charleston—Memphis vonal meghosszabbítását választják.

New Orleans kikötővárosában viszont a befolyásos polgárok egytől egyik elleneztek minden olyan „kontinenst átszelő" tervet, amelyikből a vízi út kimaradna. Kötötték az ebet a karóhoz, hogy a legolcsóbb összekötő vasútvonal a Panama-tengerszorosnál kínálkozik.

De akár szárazföldi, akár vízi, akár kombinált útról volt is szó, vagy bármiféle vonalvezetésről, egyetlen dologról mindenki megfeledkezett: hogy tudniillik ezt a földet évszázadok óta indiánok lakják, akiknek földjeit most nagyvonalúan „eltervezgetik" – lehetőleg szinte szó szerint – alóluk. Oly kevéssé törődtek velük, mintha csak a tájkép élettelen részei lennének. Csupán Asa Whitney gondolt velük – és töprengett, miként lehetne őket a legalkalmasabban megfosztani földjeiktől, nyomást gyakorolva rájuk, hogy a fehér ember életmódját átvegyék; vagy egyszerűen félretolni őket az útból.

1848 júliusában Whitney mindenfajta oppozíció ellenére

kivívta, hogy a szenátus megvitassa azt a törvénytervezetet, melynek értelmében „bizonyos közbirtokokat a New York-i Asa Whitney úrnak adnának el, aki ekképp hozzáfoghatna a Michigan-tó és a Csendes-óceán között tervezett vasútvonal megépítéséhez". Benton szenátor azonnal megtámadta a tervezetet, és megnyerte mindazok támogatását, akik azt kívánták: vizsgálják meg a nyugati óceánhoz vezető valamennyi lehetséges út beterjesztett tervét, mielőtt a Kongresszus további lépéseket tenne.

Pár hónappal ezután véget ért a háború Mexikóval. Az északi és a déli államok lakóira hatalmas területek, új hódítások vártak nyugaton. Közben St. Louisban és Memphisben két jelentős vasútügyi konferencia zajlott le. Jelen voltak az Egyesült Államok minden részéből százan és százan, ám a szakértők végül csak abban tudtak megegyezni, hogy a hadsereg küldjön ki előőrsöket a legkedvezőbb útvonal felderítésére. Az üléseken ott volt Asa Whitney is. A vitákat figyelve megérthette, hogy itt megegyezésre sosem fog sor kerülni. John C. Calhounnak igaza volt hát, amikor azt mondta: „Amerikát két ellenséges nemzet alkotja".

Az elkeseredett rivalizálás láttán elkerülhetetlennek rémlett a szakadás, a polgárháború.

Whitney utolsó, kétségbeesett vállalkozásba kezdett: tervének esetleges anyagi támogatása érdekében 1851-ben átment Angliába. De az ottani bankárok, sajnálatos módon, inkább más vállalkozások iránt érdeklődtek. Hogy Whitney miféle közfelfogással találta szemközt magát, szemlélteti egy londoni újság kommentárja: „Ha barátaink csakugyan eljutnak a Mississippitől Oregonig, igazán kár lenne ott is megállniuk. Csőforma összekötő híd a Bering-szoroson át, az kellene akkor még, hogy szó szerint egy vastag öv fonja körül a földet, ekképp az amerikaiak állandóan körbekörbe járhatnának, levezetve vándorösztöneiket."

Hétévi harc után Asa Whitney föladta. Visszavonult Locust Hill-i tejgazdaságára, Washington közelébe, és élvezte az életet, nem úgy, mint szegény Plumbe, aki a halálba menekült. Még a transzkontinentális vasút építését is megérte. A Kongresszus hosszú viták után végre 1853. március 1-én felhatalmazta Jefferson Davis hadügyminisztert, indítsa útnak a topográfiai felderítésre hivatott utászegységet, hogy ily módon meghatározhassák, „mely útvonal köthetné össze a legcélszerűbben a Mississippit és a Csendes-óceánt".

Jefferson Davis mint a délvidékiek vezéralakja már síkraszállt egy ízben a 32. és a 35. szélességi fok között vezetendő vasútvonalért. Most ettől függetlenül kiküldte az utászokat, végezzenek földerítést egészen a kanadai határig. Sietniük kellett, mert a Kongresszus csak tíz hónapnyi időt adott erre – s ha tekintetbe vesszük azoknak az időknek korlátozott szállítási lehetőségeit, s hogy micsoda nehéz feladat leendő pályatestek lejtőszögeit meghatározni, a Sziklás Hegységen keresztülvezető alkalmas hágókat-szorosokat találni, bizony, csaknem képtelen feladat volt ez.

Az utászok a korábbiakban is számos titkos, gyakran korrupt kapcsolatot ápoltak különféle politikusokkal; mármost a Csendes-óceánhoz vezető expedíció ügye sem volt kivétel az általános szabály alól. Alighogy a különítmény nekivágott, New Yorkban már meg is alakult az Atlantic & Pacific Railroad Company, melynek terve a következőképpen festett: transzkontinentális vasút, amely valami déli városból indul, s végállomása az akkori San Diego falu Kaliforniában. A vonalvezetés: a 32. és a 35. szélességi fok között, Texason át. A társaság igazgatója, egy bizonyos Robert J. Walker, korábban szenátor volt, és Mississippi államban számos botrányba és kétes pénzügyi machinációba keveredett már. Jefferson Davis politikai karrierjét tekintve messzemenően adósa volt Walkernak, hiszen a konföderációs államok leendő elnökének útját e „vállalkozó szellemű férfiú" egyengette a hatalom magasáig.

Walker ráadásul a sógora volt William Helmsley Emory őrnagynak, az arrogáns, vörös szakállú marylandi arisztokratának, aki a West Point-i katonai akadémiát végezte, és az utászok egyik legbefolyásosabb tisztje volt. Emory 1846-ban elkísérte Stephan Watts Kearny tábornok hadseregét, amikor Új-Mexikót és Kaliforniát meghódították. Néhány bajtársa nevetséges áron jutott jelentős földbirtokokhoz San Diego közelében, így aztán egy transzkontinentális vasút, melynek nyugati végpontja ez a falu, mindannyiuknak roppantul gyümölcsöző lett volna. Továbbá: az utászok parancsnoka, John James Albert, virginiai származású ezredes olyannyira érdekelt volt a *déli* vasútvonalban, hogy még az engedélyezett expedíciót megelőzően Texasba küldte Joseph E. Johnston alezredest (a konföderációsok híres tábornokát), azzal a feladattal, hogy kiderítse: miként vezethető vasútvonal El Pasón át San Diegóba.

Az utászok szűkebb érdekszövetségén kívül mások is akadtak, akiknek magánérdekei fűződtek egy-egy szélességi fokhoz. Thomas Hart Benton szenátor szilárdan feltette, hogy a 38. és a 39. szélességi fok között fekvő St. Louisnak szerzi meg a vasutat, ezért az utászokban olyannyira nem bízott, hogy saját felderítőegységet indított útnak, s mellé-jük adta a sajtó képviselőit is, szavatolva, hogy a 38. szélességi fokon a legalkalmasabb vasútvonal-vezetés lehetőségét bizonyítják majd.

Nem sokkal ezután útnak indult a nyomukban egy csoporttal Benton veje, John C. Frémont, hogy a legkedvezőbb útvonal ne San Diegóba, hanem Észak-Kaliforniába vezessen, ahol meg neki voltak kiterjedt birtokai.

Pierre Chouteau, a gazdag prémkereskedő is St. Louist pártolta, mert a prémüzlet nehezült, ő pedig vagyonát egy St. Louis-i síngyártó üzembe fektette. Washingtonban megpróbált bizonyos képviselőket „megnyerni" városa ügyének.

Isaac Stevens, aki valamikor egy utászegység parancsnoka volt, a kormánynál Whitney terveit támogatta. Stevens röviddel azelőtt vetette le az angyalbőrt, hogy a kutatóutat engedélyezték – ő a Csendes-óceán menti Washington állam kormányzója akart lenni, és most azt remélte, hogy a vasúti terv az ő malmára hajtja a vizet, s mintegy „különvonat viszi" az állam álmodott élére. Bár Stevens civil volt már, sikerült rábírnia Jefferson Davist, rendelje parancsnoksága alá az északi kutatócsoport katonai állományát. A tisztek között volt az Unió hadseregének későbbi parancsnoka, az Egyesült Államok leendő elnökjelöltje, George B. McClellan is.

Stephen A. Douglasnek, aki szintén nagyra törő politikus hírében állt, Chicagóban elegendő „stratégiai fontosságú" telke volt, hogy valóban milliomos legyen – ha a nyugati vasútvonal csakugyan Council Bluffsön és Omahán halad át. Lévén minden hájjal megkent üzletember, több oldalról is biztosította magát, és további birtokokat vásárolt a Felsőtó mellett, egy számításba jövő végállomásnál. Douglas riválisa, Abraham Lincoln Council Bluffsnél fektette be a pénzét.

Az utászkülönítmény felderítő akciója nem hozott pozitív eredményt. A déliek hívei a 32. szélességi fok előnyeit és a 48. szélességi fok hátrányait ecsetelték élénk színekkel –

az északiak épp fordítva. Nem ígérkezett megegyezés. A kormány egymillió dollárt áldozott arra az öt év leforgása alatt megjelent tizenhárom kötetre, melyek mérési és vizsgálati adatokat tartalmaztak a kérdéses útvonalakról, figyelembe véve a geológiai és földrajzi, valamint az időjárási szempontokat, az indiánokat, a növényzetet és az állatvilágot – hanem ezek a művek szinte semmilyen támponttal nem szolgálhattak a tényleges földmérő munkákhoz. Száz meg száz, részben színes illusztráció ékesítette a szöveget; így aztán, ha manapság a prózai rész végképp értéktelen is, ezek a képek felbecsülhetetlen emlék- és tanulmányanyagot nyújtanak a Tüzes Ló „pusztítása" előtti, még érintetlen Nyugatról.

Meglepő módon azután a ténylegesen megépített transzkontinentális vasútvonal nem volt azonos az utászkülönítmények által szakvéleményezett egyik lehetséges útvonallal sem. Bizonyos szakaszait persze jól ismerték a prémkereskedők, az oregoni bevándorlók és a kaliforniai aranyásók. A 40. és a 45. szélességi fok között vezetett a vasút, olyan vidéken, amelynek heves, viharos időjárása – Amerikában a legcudarabb – kezdettől fogva lenyűgözte a meteorológusokat és geológusokat. A kirobbanó természeti energiák mintha az embereket is áthatnák: mert itt alakultak ki Amerika legnagyobb termelőközpontjai. 1853 augusztusában, röviddel azután, hogy az expedíciókat útnak indították, Franklin Pierce, az Egyesült Államok elnöke utasította George W. Manypennyt, az indiánügyek kormánybiztosát, „utazzon az Indián Területre és tárgyaljon a különféle törzsekkel: járuljanak hozzá a territoriális rendezéshez, hogy ekképp az indiánok földtulajdonjogát egészben vagy részben felszámolhassuk".

Manypenny azonban nem a déli és nem is az északnyugati törzseket kereste fel, sőt távol tartotta magát azoktól a szélességi fokoktól is, amelyeket a Dél vagy a Nyugat hívei ajánlgattak; kapcsolatba lépett viszont az omahákkal, az otókkal, a misszuriakkal, a szaukokkal és foxokkal, a kikkapúkkal, a delavárokkal és sónikkal; ezeket a törzseket szinte kivétel nélkül épp csak pár évvel azelőtt kergették át a Mississippin a számukra merőben új területekre, azzal az ígérettel, hogy ez a föld most már az övék lesz, „míg csak a fű nő, míg a folyók futnak". Ezekkel a törzsekkel kötötte meg Manypenny 1854 és 1857 között az Egyesült Államok

nevében azokat a szerződéseket, amelyek az indiánokat megfosztották földjeiktől. 1854. május 6-án Manypenny kormánybiztos rávette a delavárokat: a törzs minden férfi tagja tartson meg fejenként nyolcvan acre földet, a fennmaradó területrészről pedig mondjanak le az Egyesült Államok javára. Azzal hitegette őket, hogy így aztán majd a megmaradt földek értéke hihetetlen magasba szökken. (Később a delavároktól minden földjüket elvették, és az Indián Területre telepítették át őket, ahol törzsi létük megszűnt.)

Ugyanezen év május 17-én meghívták Washingtonba a szaukok és a foxok törzsének négy képviselőjét; rábeszélték őket, mondjanak le négyszáz négyzetmérföldnyi területükről. Szerződés szerződést követett, végül az indiánok 19 342 000 acre eredeti birtokukból tizennyolcmilliót átadtak a kormánynak. E terület java része a 40. és a 45. szélességi fok között kiszemelt sávba esett, vagy szomszédos volt vele. Kormánykörökben a jelek szerint nyíltan vagy hallgatólagosan megegyeztek abban, hogy a nyugati tengerhez vezető vasútvonal itt fut majd. Most már a szükséges föld is megvolt, kezdődhetett a végrehajtó okiratok kiosztása az első transzkontinentális vasút építőinek.

A harci ösvény rögös út

Az 1840-es években, körülbelül akkor, amikor a kamasz Mark Twain és barátja, a későbbiekben „Huckleberry Finn" néven halhatatlanná tett Tom Blankenship a Mississippin kalandozgatott, a Missouri állambeli Hannibalban a város lakói a vasút híreinek s rémhíreinek lázában égtek. Hannibal élénk folyami forgalmat bonyolított le, és a vasutat illetően inkább a Déllel tartott, a „vonatláz" mégsem kerülhette el. Aki csak értett a térképolvasáshoz, láthatta, hogy egy vasútvonal, amely Hannibalból nyugatnak, a Missouri felé vezetne, több száz mérfölddel rövidítené meg a hosszú utat, amelyet a hajóknak igen körülményesen (elébb le St. Louisig, aztán onnét föl a Missourin, a nagy Kansas–Nebraska-kanyarig) kell megtenniük. A város üzletemberei össze is ültek néha vasutakról beszélgetni, s találkozóhelyük John Clemens hannibali békebírónak, Mark Twain apjának irodája volt.

Hannibal lakói azt szerették volna, ha a vasútvonal missouri fejpályaudvarául St. Joseph-et jelölnék ki. Ez a helység fél évszázadon át virult mint prémkereskedő központ, majd 1849-től kezdve, a kaliforniai aranyláz áldásait élvezve gazdag várossá nőtt. Naponta húsz gőzhajó is kikötött St. Joseph-ben: hozták tömegestül a kivándorlókat és az aranyásókat, akik azután innen vonultak tovább a kocsikaravánokkal nyugatnak. Ekkora átmenő forgalom lebonyolításához sok élelmiszert, szerszámot, ruházati cikket, kocsit, lovat kellett felhozni a folyón. „St. Joseph derekas helység, s az ottaniak most jól üzletelhetnek – állapította meg egy nyugatnak tartó utazó. – Látványnak se utolsó, ahogy a kivándorlók zsebéből kibűvölik a pénzt." Hannibal kereskedői és bankárai is látták ezt, és mindenképpen biztosítani akarták a maguk részét a kaliforniai „aranyáldásból". Némelyek azt latolgatták, mi lenne, ha a vonat érintené St. Joseph-et, mielőtt átkelne a Missourin s folytatná transzkontinentális útját. „Transzban" voltak tehát; hanem ez az álom sok pénzbe került volna, s még mielőtt a megvalósulás küszöbére érhettek, meghalt John Clemens

(árván hagyva nemcsak az ifjú Samuel Clemenset, a későbbi Mark Twaint, de mindezeket az ábrándokat is).

Tervük finanszírozásának módját csak 1850 őszén lelték meg a későbbi Hannibal & St. Joseph Railroad alapítói. Az év szeptemberében a Kongresszus több mint kétmillió acre állami tulajdonú földet adományozott az Illinois Central Companynek, s ezzel precedenst teremtett. A földek eladásából befolyó összeget vasútépítésre kellett fordítani: a tervezett vonal Chicagóból délnek, az Ohio és a Mississippi találkozási pontján álló Cairo városáig vezetett. A Hannibal & St. Joseph képviselőinek szeme előtt ez a példa lebegett, amikor sietve elindultak Washingtonba, hasonló feltételeket ajánlva s kérve – hat darab, egyenként egy négyzetmérföldes parcellát minden mérföldnyi elkészült vasútvonalért –. és a kormány igent mondott. A Hannibal & St. Joseph, több millió dollárt érő termékeny föld birtokában, egyszeriben azt tapasztalhatta, hogy a keleti partvidék pénzügyi óriásai versengenek kegyeiért.

A Hannibal & St. Joseph igazgatói egyidejűleg indították el az építési munkálatokat a vonal keleti és nyugati végén, s ezt a módszert később követték az első transzkontinentális vasút építői. Ekképp az első szerelvény itt sokkal hamarább elérte a Missourit, mint bármelyik versenytárs vonal. 1859. február 13-án az öreg trapper, Joseph Ribodoux, aki St. Joseph-et az American Fur Company nevű híres prémkereskedő vállalat számára megalapította, Cream Ridge-nél bevert egy arany talpfaszöget – és ezzel befejeződött a Hannibal & St. Joseph építése. Ahogy pontosan öt évvel azelőtt a Rock Islandiek, St. Joseph is Washington születésnapjáig halasztotta az avatóünnepséget. 1859. február 22-én a nagy esemény tiszteletére a vonat egy korsó vizet hozott a Mississippiből St. Joseph-be, ahol – megfelelő szónoklatok kíséretében – cseppjeit a Missouri iszapos vizébe vegyítették. Abban az évben Mark Twain egy Mississippi-gőzös kormányosinasaként kereste a kenyerét.

1859-et más fontos események is fémjelzik a nyugati vasút történetében. Körülbelül ugyanabban az időben, amikor a gőzparipa prüszkölve meghódította St. Joseph-et, Kansas törvényhozó testületét egy ifjú pennsylvaniai szerencselovag rávette: engedélyezzék neki, hogy vasúttársaságot alapítson. Ez a fiatalember, a pofaszakállas Cyrus K. Holliday nem volt más, mint a kansasi főváros, Topeka egyik alapítója és

főpolgármestere. Álmaiban vasútvonalat látott a Missouritól Topekáig, azután onnét is tovább, a régi Santa Fé-i út vonalát követve nyugatnak – ez lett volna az Atchison, Topeka & Santa Fé vasút. Két befolyásos szenátor támogatásával Holliday azonnal állami földkiutalást kért a szövetségi kormánytól, az eredményre azonban várnia kellett 1863. március 3-ig, amikor Lincoln elnök aláírta az adománylevelet: Kansasban 2 928 928 acre közföldet, később pedig a nyugatabbra fekvő államokban is újabb hektármilliókat kapott a tervezett vasút.

Abraham Lincoln, aki majdani elnöksége idején három hatalmas földadományozással segítette a vasútépítést, most, 1859 augusztusában az iowai Council Bluffsben tartózkodott. Birtokot tekintett meg, melyet zálogul kapott, és építési területet vett át, melyet ellenszolgáltatásul juttattak neki a Fekete Sólyom elleni indián háborúban milicistaként szerzett érdemeiért. A szállodában, ahol lakott, Lincoln megismerkedett egy robosztus, sötét szakállú, huszonnyolc éves férfival, aki éppen a Platte River völgyében tett utazásáról tért vissza. A fiatal férfit Grenville Dodge-nak hívták, és Henry Farnam volt a megbízója, a Rock Island-i és a Mississippi & Missouri vasúttársaságtól. Dodge a 42. szélességi fok körül szemrevételezte a terepet – a már ismert célból. „Letelepedtünk egy padra a Pacific House verandáján – emlékezett Dodge –, s ő [Lincoln] mindent tudni akart a vidékről, melyen áthaladtunk, mindent kutatásaink eredményéről. Csakugyan ki is szedett belőlem minden információt, s így pontos képet alkothatott a dolgok állásáról."

Nehéz lenne megmondani, hatottak-e Lincolnra érdemlegesen Dodge szavai, s ezért választotta volna Council Bluffsöt és Omahát a transzkontinentális vasút végpontjául. Élete további szakaszában Dodge olyan ügyes hazudozónak bizonyult, hogy minden kijelentése gondos ellenőrzésre szorul. Évekkel később azt állította például, hogy 1863 tavaszán Lincoln a Fehér Házba hívatta, s a vele folytatott megbeszélései ösztönözték az elnököt arra, hogy Council Bluffsöt jelölje a Union Pacific kiindulóállomásául. Más forrásokból viszont egyértelműen kiderül, hogy Dodge 1863 tavaszán nem is járt Washingtonban, s Lincoln csak pár hónappal később hozta meg a döntést, miután tárgyalt Thomas Duranttal és Peter Dey-vel. Nehéz volna megmondani azt is, milyen hatást gyakorolhatott Dodge

Durantra, vagy mi jelentősége van annak a ténynek, hogy mind Dodge-nak, mind Lincolnnak éppen Council Bluffs környékén voltak földjei.

Szintén 1859-ben történt, hogy a harminchárom éves Theodore Judah mérnök Connecticutból Sacramentóba, az ifjú Kalifornia állam fővárosába utazott, hogy egy helyi közelekedési útvonal építésére felügyeljen. (A vonal Sacramento és a tőle keletre fekvő aranybányák között épült.) Ugyanaz a vasútláz lett úrrá Judah-n, ami korábban John Plumbe-on és Asa Whitney-n. Humortalan állhatatosságának köszönhette csúfnevét: „Őrült Judah". Tény, hogy sikerült 1859 októberében számos képviselőt hivatalos kaliforniai vasútügyi értekezletre összetrombitálnia San Franciscóba. A postakocsi- és gőzhajótársaságok emberei gúnyosan mosolyogtak Judah elképzelésein; meggyőződésük volt, hogy *nem* lehet vasutat építeni a sziklás Sierrákon át. Ő azonban rábeszélte a képviselőket, szálljanak síkra egy olyan keleti vonal mellett, amely a kaliforniai Overland Trailt követné, átszelné a Sziklás Hegységet, majd a Platte River völgyében haladna Omaha és Council Bluffs felé. Talán inkább azért, hogy megszabaduljanak tőle, a képviselők megszavazták Judah washingtoni útját. Aligha hitték komolyan, hogy a lelkes mérnök megnyerheti a honatyákat a vasúti terveinek. Hanem Theodore Judah, idealistább elődeivel szemben, inkább a gyakorlat embere volt, tapasztalt mérnök, ráadásul makacs fő; számíthatott rá a világ, hogy hamarosan többet hall felőle.

1859-ben mindazonáltal a Hannibal & St. Joseph Railroad látszott a legesélyesebbnek, hogy a transzkontinentális vasút kezdő szakasza lehet: ez volt az egyetlen ép és hibátlan vasútvonal a Missouri mentén sorakozó postakocsi-állomásokhoz, azután meg igen szép személy- és teherforgalmat bonyolított le. A társaságnak nemcsak a bevételei nőttek, hanem a reményei is, amikor a következő év tavaszán St. Joseph-ben gyorspostaszolgálatot nyitottak – a Kaliforniába vezető úgynevezett „póni expressz" végállomásaként.

1860. április 3-án dél tájban futár érkezett, postát hozott New Yorkból, Washingtonból és a keleti vidék más városaiból, átkelt a Mississippin, s a kompról szinte azonnal a Hannibal & St. Joseph különvonatára szökkent. A mozdonyvezető jól rákapcsolt – alig öt óra alatt St. Joseph-ben voltak, s ezt a gyorsasági rekordot 50 évig nem is sikerült

megdönteni. Mozdony és futár épp jókor érkezett azután, hogy a postát Johnny Frey, az első póniexpressz-lovas nyeregtáskájába tehessék. És volt nagy zászlólengetés, zenekarok csinnadrattája, a tömeg dörögve tapsolta a szónokokat, jóslatok röpködtek a levegőbe, hogy Hannibal és St. Joseph vasúttársasága nemsokára a messze Nyugatig kinyújtóztatja síneit, melyeken a kimeríthetetlen erejű vasparipa az első transzkontinentális útra indul. Ágyút sütöttek el búcsúztatóul, s akkor a kis Johnny Frey nyeregbe szökkent, levágtatva előbb a komphoz, amely a Missourin átvitte. Így kezdte meg az 1966 mérföldes utat Kaliforniába. „Még el sem oszlik a porfelhő a lovas körül – jelentette ki Jeff Thompson, St. Joseph polgármestere –, máris feltűnik, majd meglátják, a füstfelhőcske az égen." A vasútigazgatók annyira biztosra vették, hogy nemsokára Kaliforniáig szállíthatják a postát, hogy már a vonat postakocsiját is megterveztették, amelyben osztályozni, rendezni lehet a nagy tömegű küldeményt.

Hanem 1860 nyarán újabb láz rázta már a nemzetet: a közelgő háborúé; egy évbe se telt, s a fürge Johnny Frey a „póni expressz" bőrnadrágját az Unió hadseregének kék pantallójára cserélte, és indult fegyverben délnek. Aztán elesett az Arkansas Rangers nevű szabadcsapat elleni harcban. Jeff Thompson polgármester viszont a déliek szürke uniformisát választotta, és csakhamar épp a vasút – a Hannibal & St. Joseph – ellen vezetett elkeseredett gerillatámadásokat, holott nemrég csodálója-magasztalója volt. Mark Twain kormányos viszont állás nélkül maradt, hiszen a Mississippin szünetelt a kereskedelmi hajóforgalom. Visszatért a déliek oldalán harcoló szülővárosába, Hannibalba, és rövid ideig ott gyakorlatozott fiatal polgártársainak kis csoportjával, akiket pendelyes korából ismert még. Hannibal Konföderációs Miliciája: így nevezték rabló-pandúros csapatukat. De az erdei gyakorlatosdi csakhamar unott handabanda lett a szemükben, és inkább szétszóródtak. Mark nemsokára találkozott fivérével, Orionnal, aki egyébként Abraham Lincolnnak toborzott híveket, s ezért igen szépen jövedelmező kormányzati állással jutalmazták Nevadában. St. Joseph-ben mindketten felszálltak a postakocsira, irány nyugat, a jövő földje; egyszer s mindenkorra búcsút intettek a polgárháborúnak.

Eközben „Őrült Ted Judah" ismét visszatért Washingtonból Kaliforniába. A képviselőknél nem aratott sikert a

Pacific Railroaddal, kitartott azonban a terve mellett, hogy márpedig igenis fog ő még építeni transzkontinentális vasutat. Új terve így alakult: vasúttársaságot alapítani, a részvényeket pedig eladni a köz üdvéért aggódó kaliforniaiaknak. Gyakorlatiasan gondolkodó mérnökember lévén, tudta, hogy gyakorlatiasan gondolkodó üzletemberekből pénzt ugyan nem csal ki vasútra, amíg be nem bizonyítja nekik, hogy a Tüzes Ló át tud jutni a Sierrán. Judah semmibe vette Edward G. Beckwith hadnagy s utászai hasznavehetetlen adatait 1854-ből, és maga szervezett felmérő expedíciót a Sierrákba. Aki pénzt fektet vasútba, gondolta, „fütyül arra, miféle 999 növény található a hegyek közt, s hogy dúsak-e arra a legelők, népesek-e a bölénycsordák. Érdeklődni az ilyen ember a lényeg iránt érdeklődik csak. Tudni akarja, milyen hosszú lenne az a vonalszakasz. Azt mondja: »Lássuk csak a kartotékokat, a kereszt- és hosszmetszeteket, hadd becsülhessem meg a lejtők szögét... a legrövidebb vonalvezetést... És alagutak vannak-e már? És mik a technikai adatok? Hány híd kell, hány folyóátkelőhely? Hogyan állunk fával, tüzelőanyaggal? Hadd lássam a részletes költségvetését ennek a maga vasútjának«, így beszél az ilyen ember."

Amíg tehát keleten a polgárháború csatái dúltak, Judah azzal töltötte a nyarat, hogy kidolgozza a Sierrákon át vezető vasútvonal tervét.

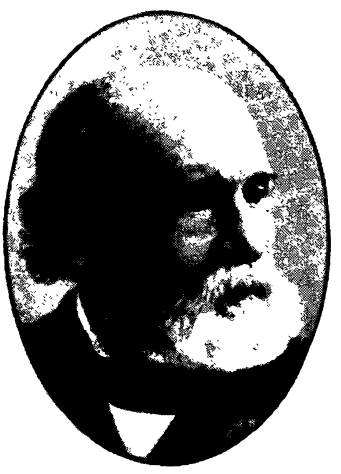
A tervezett vonal így alakult: indul Dutch Flattől át a Donner-hágón és a Truckee River Kanyonon, onnét délnek fordul Nevada aranyvidékei felé; s az egész több mint száz mérfölddel rövidebb így, mint az utászok által tervezett vasút. A kevéssel azelőtt fölfedezett nevadai arany- és ezüstlelőhely, a Comstock-telér volt Sacramento üzletemberei számára az igazi vonzerő, Judah vasút-álmának legtündökletesebb képe. A kaliforniai aranylázból, amely gazdaggá tette őket, kezdtek kijózanodni, így az üzletemberek arra törekedtek, hogy jövedelmező vállalkozásaikat Nevadára is kiterjesszék. Így gondolkoztak: talán Judah vasúttervéből semmi se lesz, de ez az ember utakat mindenképpen épít, hogy anyagot szállíthasson a helyszínre, s így az útvonal gazdái könnyen monopolhelyzetbe kerülhetnekNevada gyorsan fejlődő bányászvárosaiban. Ezért azután Sacramento néhány vezető üzletembere úgy döntött: támogatja „Őrült Judah" terveit. Köztük volt Leland Stanford élelmi-

szer-nagykereskedő, aki republikánus lévén (ez volt Abraham Lincoln új pártja) a kormányzói hivatalra is szemet vetett; Collis P. Huntington és Mark Hopkins, akik egy kis sátorban kezdték az üzletet, felszerelést árusítottak a bányászoknak Sacramentóban, majd a Csendes-óceán partvidékének legnagyobb vaskereskedői lettek; a textiles Charles Crocker; és akadtak ékszerészek, bányatulajdonosok, a legkülönbözőbb áruféleségekkel foglalkozó kereskedők. Stanford, Huntington, Hopkins és Crocker volt a Négy Nagy, rájuk várt az 1861. június 28-án Central Pacific Railroad of California néven részvénytársaságként bejegyeztetett vasútépítés érdemi vezetése. Stanford lett az igazgatótanács elnöke, Huntington az elnökhelyettes, Hopkins a pénztáros, Judah a főmérnök. Október 9-én az igazgatótanács tagjai végérvényesen jóváhagyták Judah terveit, s őt magát mint a Central Pacific teljhatalmú megbízottját Washingtonba küldték, „hogy állami földkiutalást kérjen és állami értékpapírokat szerezzen az Egyesült Államok kormányától" az útépítés fedezésére.

Judah éppen a fővárosba érkezett, amikor a transzkontinentális távírón befutott a hír: Leland Stanford Kalifornia kormányzója lett. A főmérnök persze megörült; azt, hogy olyan emberekkel van dolga, akik teljesen gátlástalanok, mihelyt pénzről van szó, természetesen nem kopogta el neki semmiféle telegráf. Judah hasonló helyzetbe került, mint Henry Farnam, azzal a különbséggel, hogy Rock Island mérnökének csak Durant doktor volt az „ellenlábasa", ő azonban négy pénzsóvár nagymenővel találhatta szembe magát bármely pillanatban.

Washingtoni ügyködése során Judah tapasztalhatta, hogy korántsem ő az egyetlen vasúti vállalkozó a Capitolium dombján: jelen voltak a Hannibal & St. Joseph képviselői; a legaktívabb csoportot azonban a Leavenworth, Pawnee & Western Railroad Company elnöke, James C. Stone vezette. Stone egy profi lobbistát nyert meg ügyének, aki a Leavenworth Company kampányát szervezte, jóllehet ez a társaság egyelőre ugyanúgy papíron létezett csak, mint a kaliforniaiaké.

Az indiánügyek hivatalának segítségével a Leavenworth Company több százezer acre föld kizárólagos tulajdonjogát szélhámoskodta ki a potawatomiktól és a delavároktól. Thomas B. Sykes, a hivatal elnöke a kérdéses területet „fö-



A Central Pacific négy vasutkirálya, a maga módján négy lator: Crocker, Huntington, Stanford és Hopkins

lösnek" minősítette, így acre-jét 1,25 dollárra értékelhette, holott hasonló minőségű földeket másutt tíz dollárért vagy még többért adtak el. „Ez a szerződés ötven mérföldnyi vasútvonalat biztosít Kansasnak úgy, hogy a helyi kincstárnak s a kormánynak egyetlen árva dollárt sem kell fizetnie. Íme, az első és legjelentősebb szem abból a vasláncból, mely az Atlanti óceánt a Csendes-óceánnal összekötni hivatott." Sykes elegánsan elhallgatta azt a körülményt, hogy addig még egyetlen méternyi sínt nem raktak le ott; ez mintha nem is érdekelte volna a Leavenworth-lobbistákat Washingtonban. Volt kellő mennyiségű részvényük, bizto-

sítéknak; jogcímük és papírjuk, amely földet jelentett; ezekkel a dolgokkal üdvösen befolyásolhattak olyan fővárosi személyiségeket, mint J. F. Simmons szenátor, Benjamin Perley Poore szerkesztő, vagy olyan politikusokat, mint Thaddeus Stevens és James G. Blaine.

Judah főmérnök, a Central Pacific meghatalmazottja csakhamar szoros érdekközösséget alakított ki a Leavenworth-lobbistákkal, és azon nyomban megszerezte a Leavenworth, Pawnee & Western Railroad Company ezerkétszáz részvényét. 1862 tavaszán, miközben a seregek még a közeli Virginiában ontották egymás vérét, Thomas Durant is csatlakozott a lobbistákhoz. Célja az volt, hogy a Kongresszust megnyerje az Omahából és Council Bluffsből induló, Nebraskát átszelő vasút gondolatának, ám transzkontinentális kompromisszumra is hajlandónak mutatkozott – a lényeg az, hogy kellő hasznot hajtson neki az üzlet. Hamarosan megérkezett Washingtonba a Central Pacific elnökhelyettese, Collis Huntington. Nyilvánvalóan attól tartott, hogy Judah főmérnök nem tárgyal elég erélyesen a képviselőkkel.

Ha nincsenek a háborús idők, a Leavenworth-csoport hatalmas lobbija és a Hannibal & St. Joseph Railroad addigi sikerei bizonnyal rábírják a kongresszust, hogy ezeket a vonalakat fogadja el a transzkontinentális vasút kiindulásául. De a déli lázadók, sajnos, alaposan befűtöttek Missouri vasútjainak; szerelvényeket tettek tönkre, hidakat robbantottak, pályaudvarok személyzetét ejtették foglyul; sőt, már azzal fenyegetőztek, hogy elrabolják és kivégzik a Hannibal & St. Joseph elnökét, ha nem ad parancsot a teljes vasúti forgalom leállítására. A tervezett Leavenworth-vasút is a határvidéken húzódott volna, ahol igencsak veszélyeztették – már a puszta gondolatát is! – a konföderációsok: William Quantrill, Sterling Price és más lovas gerillacsapatok kapitányai.

Így aztán azok, akik „a Missouritól a Csendes-óceánhoz vezető vasútvonal és távíróvezeték építésének támogatásáról szóló rendelet" előkészítésén fáradoztak, hamarosan belátták, hogy a vasutat északabbra kell terelni. A kormányrendelet végső formája a társaságot Union Pacific Railroad Companynek nevezi, és felhatalmazza, hogy „egyetlen vasút- és távíróvonalat építsen Iowa nyugati határától, melynek pontos indítóhelyét az Egyesült Álla-

mok elnöke a következőkben még meghatározza". Negyven folyómérföldnyi vágány elkészülte után a társaságnak joga van saját maga által kiválasztható öt, egyenként egy-egy négyzetmérföld területű földparcellára a vonal mindkét oldalán, valamint „biztosan kamatozó kormány-értékpapírokra, értékük darabonként ezer dollár, fizetendők a kibocsátástól számított harminc éven belül, évi hatszázalékos kamattal... összesen tizenhat, fentebbiekben említett értékpapírt számolva minden mérföldre". Ugyanez a rendelet felhatalmazza a Central Pacificet: építsen vasútvonalat a Csendes-óceán partjától Kalifornia keleti határáig hasonló feltételekkel, mint amilyenekkel a Union Pacific – és ez hatalmas földkiutalásokat jelentett mindkét társaságnak.

Hogy a Leavenworth, Pawnee & Western és a Hannibal & St. Joseph társaság csalódását is enyhítsék, a rendelet nekik is jelentős földterületek kiutalását ígérte, azzal a feltétellel, hogy vágányaikat Kansason át nyugat felé meghosszabbítják, és a 100. hosszúsági fokon a Union Pacific fővonalával egyesítik. A rendelet megfogalmazói mintegy utóiratként leszögezték, hogy a kormány „a lehető legrövidebb időn belül felszámolja az indiánok igényeit mindazon területekkel kapcsolatosan, amelyeket e szóban forgó rendelet érint", viszont arra már nem tettek utalást, hogyan is kellene történnie ennek. Tekintettel a háborús zavarokra, melyek a vasútépítésnek nem kedveztek, a kormány 1876. július 1-ig, a köztársaság százéves fennállásának ünnepéig adott határidőt a Union Pacific Companynek – eddig kellett a sínekkel Nevada nyugati határát elérniük.

1862. július 1-én, azon a napon, amikor a Potomac-hadsereg a virginiai Malvern Hillnél vívott csata után visszavonulóban volt, Lincoln elnök aláírta a rendeletet, létrehozva a Union Pacific Railroad Companyt, megalapozva egész sereg amerikai család szupervagyonát. Százötvennyolc családot érintett üdvösen ez az aláírás, legtöbbjük neve „meghatalmazott"-ként szerepel a dokumentumban: Brewster, Bushnell, Olcott, Harker, Harrison, Trowbridge, Langworthy, Reid, Ogden, Bradford, Brook, Noyes, Cornell és még sok-sok tucatnyi név. Felbukkan Huntington, Judah és egy sereg nagyszájú szuperkalóz neve is – köztük a nyugati vidék postakocsikirályáé, Ben Holladay-é.

Huntington és Judah társaságuk székhelyét New Yorkba

tette át, itt szereztek hiteleket, rendeltek vasúti síneket, mozdonyokat, amelyeket tengeri úton kívántak Kaliforniába szállíttatni. Mivel háború volt, igen keresett alapanyag lett a vas. Fokozta a nehézségeket, hogy a Union Pacific alapítási engedélyében a ravasz öreg kongresszusi képviselő, a pennsylvaniai Thaddeus Stevens ügyködésének eredményeképpen szerepelt egy szigorító cikkely, amelyik Huntington és Judah helyzetét nem tette rózsásabbá. Stevensnek a Leavenworth-társaság támogatása szép részvénypakettot eredményezett, ő azonban nem érte be ennyivel. Ragaszkodott a nevezett cikkelyhez, amely szerint „a fentebb említett vasutak építéséhez szükséges minden vasanyagnak kivétel nélkül amerikai gyárból kell kikerülnie". Stevens ugyanis nemcsak kongresszusi képviselő volt, de vasgyáros is. Huntington és Judah hamarosan tapasztalhatta, hol lakik a vasgyárosok istene, milyen csillagászati árakat szab és milyen hosszú határidővel szállít. Mit tehettek? Kötve volt a kezük, nem vásárolhatták az azonnal kapható brit vasat, melyet a tengeren ráadásul csaknem ugyanolyan gyorsan Kaliforniába lehetett volna szállítani az Óvilágból, mint emezt a „föltételest" New Yorkból.

A nehézségek ellenére sikerült a Central Pacific tetterős alapítóinak még az év végére elegendő anyagot Kaliforniába gyűjteniük, hogy az építési munkálatokkal kapcsolatos ünnepségek napját 1863. január 8-ra kitűzhessék. Nagy esőzések áztatták aznap Sacramento utcáit. Délre azonban kisütött a nap. Fellobogózott kocsik hosszú sora vergődött el a sárban a Front Streeten hevenyészett tribünhöz, a folyó gátjának közelébe. A tribün körül tömérdek szalmát kellett a földre szórni, nehogy elsüllyedjenek a nézők a latyakban. A hölgyek többsége még így sem volt hajlandó a szép hosszú szoknyájában odamenni, aki tehette, inkább a közeli szálloda erkélyein tipegett-topogott; a fúvószenekar is a hotelban keresett menedéket. Nyitányul a *Wait for the Wagon*t játszották. Két kocsi gördült ekkor az emelvény elé, zászlók borították mindkettőt. Kibontottak egy transzparenst: két kezet ábrázolt, melyek a földrész felett egymásért nyúlnak, s a felirat ez volt: BÁR LENNE ÖRÖK E KÖTÉS!

A helyi egyházi méltóságok végtelennek tűnő áldáskérése után Charlie Crocker, egykori textil-nagykereskedő, most a Central Pacific Railroad saját kinevezésű főfelügyelője

emelkedett szólásra. Crocker arca az impozáns pofaszakáll felett rőten tüzelt; százhúsz kilót vonultatott fel a jó ügy érdekében, s ha kieresztette a hangját, mintha bikák szabadultak volna a vágóhídról. Pár bevezető szóvirág után bemutatta a Central Pacific elnökét, egy személyben Kalifornia kormányzóját, Leland Stanfordot. Méltóságteljes látvány volt e jeles úr. Cilinderben, gérokkban ígérte meg az egybegyűlt tömegnek, hogy a Csendes-óceán és az Atlanti-óceán partjait hamarosan vaskötelék fűzi egybe. Az ünnep következő programpontja az első kormányzói kapavágás lett volna; mivel azonban a szalmával teliszórt sár ásót-kapát nemigen tűrt, valaki ügyesen odafuvaroztatott egy vödör valódi száraz földet, ezt az egyik kocsiba billentették, onnét emelt ki Stanford egy lapátra valót; „Háromszoros hurrá!" bömbölte Charlie Crocker, és a tömeg eleget tett a felszólításnak.

„Boldog volt ott mindenki" – tudósított az eseményről a *Sacramento Union* –, hiszen annyi év álmodozása és tervezgetése, annyi beszéd és fáradozás után végre saját szemükkel láthatták a kezdetet." A sors iróniája, hogy épp az az ember, Theodore Judah nem lehetett jelen, aki a legtöbbet álmodozott s tervezgetett. Nagyon is a *tárggyal* kellett foglalkoznia; szokásos üzleti útján volt nyugat és kelet partjai közt ingázva, hitelekre és vasra „vadászva". Pár hónappal később, ahogy Panama dzsungelein hatolt keresztül, megcsípte egy moszkitó; 1863. november 2-án aztán meg is halt sárgalázban, vasútja pedig végképp a pénzsóvár kizsákmányolók kezére került. A Négy Nagy – Stanford, Huntington, Crocker és Hopkins – „nagyobb" volt, mint eladdig bármikor.

A Union Pacific Railroad eközben sokkal döcögősebben haladt előre a dolgaival keleten. Egyrészt közelebb volt ott a polgárháború – a messzi Sacramento szónokai ezt a csekélységet szinte meg sem említették –, másrészt a Union Pacific tulajdonviszonyai jóval bonyolultabbak voltak, egyáltalán nem olyan tisztázottak, mint a Central Pacificéi. Némely becsvágyó férfiú – megannyi sikertelen próbálkozás után – megkísérelte minden eszközzel magához ragadni a vezetést. 1862 szeptemberében ült össze első ízben tanácskozásra 68 „meghatalmazott"; a színhely Chicago volt, az eredmény sivár. A legkülönbözőbb határozatokat hozták, az Unió minden nagyobb városának azt ajánlották, jegyez-

zen kölcsöntőkét, egymást pedig kölcsönösen biztatták: „a háború terhei ne akadályozzák a vasút építőit a nemes ügy további tetterős támogatásában". Tetterős cselekvésig a tanácskozás mindazonáltal úgy nagyjából is csak egy dologban jutott el: elnökül választották a chicagói William B. Ogdent, titkárrá pedig Henry V. Poort. Ogden már a legjobb úton volt, hogy vasútalapításokkal vagyont szerezzen, Poor pedig a *Railroad Journal* című folyóirat kiadója volt, aki buzgón gyűjtötte a vasúttal összefüggő dolgok mindenfajta statisztikáját.

Bár dr. Thomas Durant nem volt a Union Pacific meghatalmazottai között, és a chicagói gyűlésen sem vett részt, idejének java részét tervezéssel és intrikával töltötte 1863-ban, arra törekedve, hogy ennek a még olyannyira képlékeny szervezetnek a trónját elérje. A transzkontinentális vasút építését engedélyező kormányrendelet szerint az építkezés megkezdéséig kétmillió dollár értékű részvényt kellett eladni, méghozzá úgy, hogy a darabonként ezer dollár névértékű részvényekből senki sem vásárolhatott kétszáznál többet, az összeg tíz százalékát pedig készpénzben kellett lefizetni. Durant látta, milyen keservesen halad a részvényeladás (1863 márciusáig még csak 150-et jegyeztek), ekkor aztán hozzálátott, hogy számos barátja nevén a kívánt kétmilliónál is többet jegyezzen. A tíz százalékot készpénzben maga Durant doktor fizette. Így aztán nemcsak azt érte el, hogy a következő elnökségi választáson már érvényesíthette többségét (ezzel mindössze 1863 októberéig kellett várnia), de Mississippi & Missouri-részvényeinek egy részét is eladhatta, méghozzá olyan jelentős nyereséggel, hogy fedezte belőle a Union Pacific-részvények említett első részletét. Bár a Mississippi & Missouri építése még mindig döcögve haladt, lényegében nem jutott túl Iowa szívén, Durant a sajtóban elhíresztelte, hogy „az M. & M. Railroad-ra vár az a megtisztelő szerep, hogy a teljes transzkontinentális vasút nyitószakaszául szolgáljon". Durant trükkje szokás szerint meghozta a kívánt sikert. A részvények értéke nőtt, ő maga rekordárakon adta el az övéit a szabadpiacon, s ekképp tetemes összeggel gyarapította vagyonát.

Október 30-án Durant a Union Pacific New York-i ülésén maradéktalanul érvényesítette szavazattöbbségét, kibillentette Ogdent az elnöki székből, hogy az öreg, befolyásos

politikust, John A. Dixet ültesse a helyére. Dix annak idején szépen kiállt Durant mellett, és elérte, hogy az M. & M. megkapja Iowában az állami földhozzájárulást. Most kitűnően megfelelt a strómanszerepre. Becsületes hírnevét olyan eleganciával viselte, mint egy tábornok az egyenruhát: szinte ráöntötték. Durant doktor tudta, hogy Dix sosem fogja zaklatni. Henry Poor vasútügyi statisztikus megtarthatta titkári pozícióját. Maga Durant egyébként „helyettes elnök és általános menedzser" lett. E saját kezűleg adományozott funkcióiban hivatalosan meg is erősítették. A lázas manipulációknak ezekben a hónapjaiban Durant új szövetségesre bukkant: feltűnt a láthatáron George Francis Train, e kiszámíthatatlan különc, aki hajókkal és vasutakkal már vagyont lapátolt össze magának. Train Angliában merő unalomból kezdett el omnibuszokkal foglalkozni; a polgárháború azonban rádöbbentette, hogy otthon, Amerikában a helye, mert a maga módján neki is hozzá kell járulnia az Unió megmentéséhez. Fiatal volt és tetterős, harminc múlt, s a véletlen úgy hozta, hogy Durant személye révén feltámadt benne a romantika: a földrészvasút gondolata elragadta. Életfelfogásukat tekintve Durant és Train homlokegyenest különböztek egymástól. Amaz egyszerűen a pénzszerzésért rajongott, és egy pók türelmével szőtte hálóját a mind nagyobb vagyon köré, míg Train a pénzt csupán eszköznek tekintette: az életet akarta élvezni általa, és ideges tevékenységmánia űzte szüntelenül, már-már a gyötrő türelmetlenségig.

Train nem értette, mit szöszmötöl annyit a Union Pacific, miért nem kezdik el az építést Omahában. Hiszen idestova egy év telt el a sacramentói első lapát föld napja óta, s ott az építők már csakugyan raktak le síneket a Sierrák irányába. A láthatáron fenyegetően tornyosultak a konkurrensek. Lincoln elnök hatalmas földjuttatásban részesítette Cyrus K. Holliday-t, és elképzelhető volt, hogy ha az Atchison, Topeka & Santa Fé nekilendül, a szeszélyes Kongresszus ezt a társaságot fogja támogatni. De még jelentősebb veszélyt rejtett John C. Frémont felbukkanása. Apósa, Thomas Hart Benton 1858-ban elhunyt, de Frémont nem lett hűtlen közös álmukhoz, a St. Louisból induló s a 38. szélességi fokot követő vasút gondolatához. Frémont kaliforniai birtokán aranyat találtak. Dúsgazdag ember lett tehát az utazó kalandor, az 1856. évi választás republikánus

elnökjelöltje, aki vagyonának tetemes részét arra áldozta 1863-ban, hogy Samuel Hallett-tel megszerezze a Leavenworth, Pawnee & Western részvénytöbbségét. Frémont bírta rá a társaságot, hogy nevét megváltoztassa, így lett a „Leavenworth"-ből „Union Pacific Railway, Eastern Division", vagyis az Unió Csendes Óceáni Vasútjának Keleti Részlege. 1863-ban, amikor az Unió seregei nagy győzelmeket arattak Gettysburgnél és Vicksburgnél, Frémont újsághirdetések révén keresett négyezer tonna vasúti sínt, melynek rendeltetési helye Leavenworth lett volna.

A türelmetlen George Francis Train ekkor, Durant áldásával, 1863. december 2-án Omahában megrendezte a Union Pacific ünnepélyét. Két mérföldnyire délnek a Council Bluffs-i révnél több száz ember gyűlt össze, közöttük Nebraska kormányzója, meg két tüzérszakasz, hogy Train szenvedélyes beszédét meghallgassa. „E hétszáz mérföld hosszú és húsz mérföld széles kert kapuja a Nagy Pacifikus Vasútra tárul – ordította Train –, és ez a vasút, melynek munkálatai itt ekképp megkezdődtek, maga a nemzet, és a nemzet mi lenne más, mint a Nagy Pacifikus Vasút. Ez, barátaim, minden idők legnagyobb vállalkozása Isten e világi birtokán!"

Durant odatáviratozta Iowa Cityből Peter Deyt is, aki Illinois-ban és Iowában végzett méréseket. A kormányzó első kapavágása után Dey felolvasta Durant és Lincoln elnök üzeneteit; a tömeg ujjongott, a tüzérség üdvlövései dörögtek.

Train azzal a szilárd meggyőződéssel tért vissza New Yorkba, hogy tavaszra a vasút javában épülni fog már. Néhány héttel később Dey távirati értesítést kapott róla, hogy kinevezték a Union Pacific főmérnökévé. Tavasszal, amikorra kiszáradt a jó nebraskai dágvány, az újdonsült főmérnök összetoborzott egy kis munkacsoportot, és elegyengettek egy darabka földet Omahától nyugatnak, mivel azonban 1864-ben a polgárháború az Uniót is hevesen megrázta, seregei veszteségeket szenvedtek, Durant ideiglenesen leállíttatta az építési munkálatokat. Washingtonba utazott, hogy biztosítsa a Union Pacific számára a Kongresszus további juttatásait. Traint csaknem szétvetette a türelmetlenség; időről időre Omahába látogatott, építtetett ott egy új szállodát, mert az addigi faház nem tetszett neki, és persze olcsó birtokot vásárolt, hogy azután, mint min-

den, amihez hozzáért, ez is súlyos dollármilliókká változzék.

A háború végeztével ifjú katonák kóborló csapatai kezdték *nem* lelni helyüket a megváltozott Amerikában; köztük sok ezer bevándorló – írek, németek, svédek – ugyanúgy ezernyi rabszolga, akik a szabadság első bódulatában nyugatnak vették az útjukat; vagy éppen otthontalanná vált, legyőzött konföderációsok. Robusztus, bivalyerős fiatal férfiak, akik megszokták a testi megpróbáltatást, a veszélyt, a parancsszót.

A nemzet pedig a véres háború után nem készült hosszabb ernyedésre; lélegzetnyi pihenőt tartott csak éppen, s utána máris eszelős iramban vetette magát az újjáépítés munkálataiba. Az amerikaiak mind kerestek valamit – gazdagságot és hatalmat, gazdagságot és nagyságot, gazdagságot és dicsőséget. A szerzés vágya remegett a levegőben. Fellebbent az aranykor függönye. 1865 végén, alig pár hónappal a háború befejezése után, gőzhajók indultak fölfelé a Missourin, Omahába; sok nagy fehér hajó – akár egy fél országnyi vadlibacsapat. (Iowa vasutai még messze jártak e libás folyótól.) A hajók vasúti síneket, mozdonyokat, lapátokat, ekéket, talpfaszögeket szállítottak, és persze utasokat is, főleg fiatal férfiakat, akik munkát kerestek. És ezek a legények nyugatnak fordították tekintetüket. Összegyűltek Omahában, és az addigi álmos kereskedelmi és pálinkagóc csakhamar virágzó várossá nőtt. Omaha egy időre – amíg a földrészt átszelő vasút el nem készült – valóban az ország középpontja, dobogó izomkötege lett.

„Verd a vasat mihaszna, másoké lesz a haszna!"

1864 késő őszén, amikor William Tecumseh Sherman tábornok serege élén ügetve véres csíkot hasított Georgiában, és a polgárháború vége közelgett, dandy külsejű férfi érkezett keletről Omahába, hogy a Peter Dey főmérnök emberei által elegyengetett huszonhárom mérföldet szemrevételezze. Silas Seymour volt a neve, „rangja" colonel, vagyis ezredes; ruházata igazi fantáziajelmez, mákos-ősz haja kurta, s csakúgy, mint hegyes kis szakálla, mindig ápolt. Nem leplezte arisztokratikus modorát sem. S ahogy megérkezett, közölte Dey-vel, hogy Durant doktor küldte, ő ezentúl hivatalos minőségben a Union Pacific „műszaki tanácsadója", és kész akár azonnal munkához látni.

Az egyenes utat kedvelő Dey főmérnök hamar rájött, hogy Seymour „ezredes" címe és tevékenysége csupán besúgót leplez. Durant nem bízott a „megbízható" Dey-ben, és nem szerette azt a nézetét sem, miszerint a vasútigazgatók „a kongresszusi szubvenciók letéteményesei". Meg aztán Dey azt is túl gyakran hangoztatta, hogy ő a „becsületes, őszinte és célratörő" embereket kedveli. A komoly mérnök Durant szemében túlságosan is emlékeztetett Henry Farnamra; tény, hogy Dey nem titkolta óhaját, hogy Farnamot szívesebben látná a Union Pacific elnöki székében.

1864-ben Durant két sikeres manővert hajtott végre, melyek eredményeképpen – munkatársainak legszűkebb körével – igen mélyen belenyúlhatott az Egyesült Államok kincstárába, s e fosztogatósdi örömén felül még köztulajdonból szerzett újabb hatalmas földterületek is boldogították. Először is létrehozott egy szervezetet, amely Credit Mobilier néven vált ismertté. Beszélgetéseik során Durant gyakorta hangsúlyozta Trainnek: micsoda jövedelmező dolog is vasútépítőnek vagy -tulajdonosnak lenni. Tapasztalatból tudták mindketten, hogy az igazán nagy összegeket nem a társaságok elnökségi tagjai vagy részvényesei vágják zsebre, hanem az építési vállalkozók. Train emlékezett egy pénzügyi szervezetre, melyet Franciaországban ismert meg – Société Générale de Crédit Mobilier volt a neve –, amely

holdingtársaságként működött, nagyszabású középítkezések hasznának lefölözésére. Durant, ha igénybe veheti egy ilyen szervezet szolgálatait – s *ő maga* ez a szervezet! –, tetszés szerinti áron köthet szerződéseket – *önmagával!* – a transzkontinentális vasút minden elkészítendő mérföldjéért. Train ekkor Durant megbízásából megvásárolt – névleges fedőcégül – egy részvénytársaságként bejegyzett pennsylvaniai finanszírozó intézményt, s ezt átalakítva létrehozta a Credit Mobilier of Americát. Durant később elmondta, hogy neki személy szerint potom ötszáz dollárjába került, hogy ennek a jövedelmezőnél is jövedelmezőbb intézménynek az ellenőrzését megszerezze.

Durant második diadala: rávette a Kongresszust, fogadjanak el az addiginál nagyobb szabású Pacific Railway-törvényt, mely a vasútnak mérföldenként kétszer akkora földterületet biztosít (12 800 acre földet a korábbi 6400 helyett), rendelkezésére bocsátja az ország minden vasérc- és szénlelőhelyét, engedélyezi továbbá, hogy a nagyközönségnek jelzálogkölcsön-kötvényeket árusítsanak. Durant e nagystílű tolvajakció végrehajtása során Collis Huntingtonnak, a Central Pacific nem kevésbé pénzsóvár lobbistájának támogatását élvezhette. A Union Pacific kasszájából Durant 437 000 dollárt vitt magával Washingtonba „a képviselők befolyásolásával kapcsolatos kiadások" fedezésére. Bár bizonyos munkatársai a későbbiekben azt állították, hogy e summa java részét ő maga vágta zsebre, legalább annyi azért bizonyítható volt, hogy 18 000 dollár a washingtoni Willard Hotelben ment el, ahol a képviselők fejedelmi megvendégelésben részesültek. Valamint az is tény, hogy még nagyobb értékben osztogatott szét a képviselők között Union Pacific részvényeket, szavazataikat ekképp biztosítván magának. Durant és Huntington módszerei még a kormánytisztviselők mai megvesztegethetőségével összevetve is igen otrombák voltak. Oakes Ames kongresszusi képviselő, akinek fivérével, Oliverrel közösen ásógyára volt Massachusettsben, Durant hű szövetségese lett, és jelentősen hozzájárult, hogy a polgárháború következményeképpen végleg korrupttá vált Kongresszus az 1864-es Pacific Railway-törvényt elfogadja. Így jutott a Union Pacific összesen 19 000 négyzetmérföld állami adományföldhöz – ez a tekintélyes terület nagyobb, mint Massachusetts, Rhode Island és Vermont együttvéve. Szolgála-

taik elismeréseképpen Durant az Ames testvéreket bevette a Credit Mobilier részvényeseinek szűk, valóban zárt körébe.

Most, amikor mindezeket az értékeket már csak be kellett söpörni, Durant készen állt a vasútépítés megkezdésére. Első dolga az volt, hogy egyik New York-i emberét Omahába küldte Peter Dey-hez – puhatolózni. A főmérnök benyújtotta már a Nebraska keleti részének füves-dombos terepén vezető első száz mérföld költségvetését. Dey előzetes becslése szerint egy mérföld átlagosan 20 000–30 000 dollárba került volna. Durant tudta, hogy ezek a számok nagyjából reálisak; szerette volna mindazonáltal mérföldenként 50 000 dollárra emelni a kivitelezési költségeket, hogy így a Credit Mobilier 20 000–30 000 dolláros többletnyereséghez jusson – mérföldenként. Ezért küldte futárát, John E. Henryt Dey-hez Omahába, ahol azután Henry utasította a főmérnököt Durant nevében, hogy a költségvetést emelje mérföldenként 50 000 dollárra. Mivel Dey akkoriban még nem tudott a Credit Mobilier üzelmeiről, fizetett, leszögezte azonban, hogy 30 000 dollár a költségek fedezésére elegendő.

Durant akkor nyomban intézkedett, hogy egy cinkosa, bizonyos Herbert M. Hoxie szerződésajánlatot nyújtson be neki mérföldenkénti 50 000 dolláros költségvetéssel. Hoxie minden hájjal megkent iowai politikus volt, aki már a Mississippi & Missouri Railroad építésekor is a legkülönbözőbb tranzakciókat bonyolította le Durantnak ebben a szövetségi államban. Durant röviddel ezután elfogadta Hoxie ajánlatát, Hoxie pedig átruházta szerződését a Durant ellenőrzése alatt álló Credit Mobilier-re. Későbbi vizsgálatok kiderítették, hogy Hoxie ezért az egyszerű „írnoki munkáért" 10 000 dollár értékű Union Pacific-részvényt kapott.

Novemberben Dey megkapta az átruházott Hoxie-szerződés másolatát, és nyomban gyanakodni kezdett Durant manőverezésére. Amikor Seymour „ezredes" megjelent a színen mint a Union Pacific műszaki tanácsadója, és változtatásokat javasolt az Omahából nyugatnak vezető vonal tervén, Dey kereken nemet mondott. Seymour, aki Durant titkos utasításai szerint járt el, nem tágított, továbbra is a vargabetű mellett kardoskodott, amely összesen kilenc mérföld többletet jelentett volna Dey már előkészí-

tett huszonhárom mérföldjéhez képest. Dey jól tudta, mit akar Seymour: a hosszabb vonalvezetés az építkezés első napjaiban magasabb szubvenciókat jelentene, lehetővé tenné, hogy a Union Pacific több értékes földet vásárolhasson a felvirágzó Omaha környékén, valamint mellőzni lehetne néhány vasúti töltés és híd megépítését. Dey nem spekuláns, hanem mérnök volt, aki azt a felfogást képviselte, hogy egy vasútvonalat mindig a lehető legrövidebb úton kell vezetni, s inkább rövidíteni kell, nem cirkalmazni, vagyis szakmai okokból nem mehetett bele Seymour javaslatába, lelkiismerete pedig fellázadt Hoxie és a Credit Mobilier szertelenül túlzó „egyezsége" nyomán. Ezért december 8-án benyújtotta lemondását: „Lépésem oka, hogy a Mr. Hoxie-val a vasút első száz mérföldjére kötött szerződést nem helyeselhetem, s ekképp nem akarom, hogy nevem végül összefüggésben legyen a vasúttal, úgy, mintha magam támogattam volna ezt a szerződéskötést."

Durant annyi fáradságot se vett, hogy Dey felmondólevelére válaszoljon. Megüzente Seymour ezredesnek, hogy e pillanattól fogva ő a Union Pacific főmérnökhelyettese, és kezdje el a vasútépítést - a hosszabb vonalon. (Amikor a Union Pacific negyven évvel később útvonalrövidítést hajtott végre, Dey eredeti javaslatához tért vissza.) Bár Seymour a keleti vasutak műszaki tanácsadójaként szert tett ilyen-olyan tapasztalatokra, valójában igen keveset értett a vasútépítéshez; például még mindig úgy vélte, hogy a sínnel párhuzamosan elhelyezett gerendák szilárdabb aljazatot adnak, mint a keresztbe fektetett talpfák. Amikor utasították, hogy keresztben lefektetett talpfákkal dolgozzon, keményfa helyett olcsó, puha jegenyét vásárolt. Miután rájött, hogy a jegenye talpfák hamar szétkorhadnak, több százezer dollárért megvásárolt egy konzerváló eljárást: ez volt az úgynevezett „burnetizing"; gőznyomással cinket préseltek a jegenyefába. Az idők során azonban ezek a „cinkelt" talpfák teljesen tönkrementek.

Samuel B. Reed, aki Dey-vel és Farnammel együtt dolgozott a Chicago körüli vasutak építésén, most a Union Pacific útvonal kitűzésének java részét maga végezte. Csakhamar rábizonyította Seymourra, micsoda himpellér. Az „ezredes" még a pauní indiánok körében is nevetség tárgya volt, ahogy fején fekete selyemcilinderrel, kezében

napernyővel kilovagolt, hogy az építési munkálatokat a nyári verőfényben ellenőrizze.

Seymour munkacsoportja 1865. július 10-én fektette csak le az első síneket. A sík prérin mindössze heti egy mérföldes tempóval ment a vágányrakás. Így aztán, amikor Durant és William T. Sherman tábornok októberben Omahába érkezett, hogy az építkezést ösztönözzék, csupán tizenöt mérföldes pályaszakasz várta őket. Megcsappantak az anyagi eszközök is, ezért a Union Pacificnek jó néhány mérföldnyi vágánnyal kellett volna elkészülnie, hogy újabb pénzügyi támogatást kérhessen a kormánytól. Sherman meghívása valószínűleg George Francis Train propagandaötlete volt, amelyet Durant lelkesen üdvözölt. A polgárháború nagy katonái közül ugyanis – Grant tábornok után – Sherman volt a sajtó „második számú hőse"; és a Union Pacific rászorult egy kis reklámra, hogy részvényei kelendőbbek legyenek.

Ügyeltek rá, hogy Sherman minél jobb hangulatban szemlélje a dolgokat, ezért a nevét arany betűkkel odafestették a Union Pacific 1-es számú mozdonyára. Mivel a személykocsikat még a Missourin szállították, a Tüzes Lóhoz egy lapos szerkocsit kapcsoltak, melyen hordókra fektetett deszkák szolgáltak hevenyészett ülésekként.

Sherman, Durant, Train s a kis csoport többi tíz-tizenkét tagja bölénybőr takarókba burkolózva zötyögött végig a tizenöt mérföldes pályaszakaszon Sailing's Grove-ig, ahol a szabad ég alatt kacsasült és pezsgő várta őket. „A társaság jó hangulatban tette meg az utat odafelé – tudósított az eseményről egy omahai lap –, visszafelé pedig kimondottan boldogan. Mindenki azt szerette volna, ha Sherman beszédet mond."

Sherman nem mondott beszédet, a pohárköszöntők szüneteiben azonban elmesélte, hogy amikor a háború előtt Kaliforniában állomásozott, pénzt fektetett be egy tervezett vasútba, ám az összeg elúszott. „Talán megérem még azt a napot – jegyezte meg –, amikor a két óceánt összefüggő földrészvasút fűzi egybe... Jóllehet ez, koromat tekintve, nem is olyan biztos." Sherman csak negyvenöt éves volt. Semmi kétség, ez a megjegyzés a csigatempót vette célba, mellyel Durant emberei Nebraska sík vidékén haladtak,

ahol pedig a vágányépítésnek igazán nem volt természeti akadálya. Bizonyos keleti újságok azon az őszön sokkal élesebben bíráltak; a *New York Times* például így írt:

„A tömérdek tervezés és a nagy állami támogatás ellenére is úgy állunk, hogy a Csendes-óceánhoz vezető vasút buzgó vállalkozói mindeddig semmit sem teljesítettek vállalásukból. Terveik füstbe mennek, spekulációkká fajulnak, csökkenő értékű, talán hamisított részvények üzleti hátterévé válnak... Míg a nyugati partvidékről indulók, a tőlük megszokott tetterővel, már két éve elkezdték a maguk munkáját, s a háború ellenére, az arany magas árával megküzdve is megtették immár útjuknak több mint a felét Sacramento City és a keserves Sierra Nevada csúcsa között."

Mielőtt Sherman távozott volna Omahából, alkalmasint sor került bizonyos magánjellegű beszélgetésekre ezzel a halogatósdival kapcsolatban. Durant kénytelen volt mindinkább arra a bizonyos cikkelyre gondolni a Pacific Railway-törvényben, amely szerint a Union Pacific a teljes transzkontinentális szubvenciót elveszíti, ha valamelyik kansasi vasút előbb éri el a 100. hosszúsági fokot. És ezen az őszön az egykori Leavenworth-vonal, amelyet „Union Pacific – Keleti Szakasz"-nak kereszteltek át, hatvan mérföldet haladt. Híre jött, hogy munkacsoportjaik naponta egy mérföldnyi sínt fektetnek. Durant megpróbálta pénzügyi nyomással fékezni New Yorkból ezt a bizonyos Keleti Szakaszt, de hiába. Amennyiben pedig a kansasiak a Union Pacific előtt érik el a 100. hosszúsági fokot, Durant elképzelhetőnek tartotta, hogy a kormánytól is amazok kapják meg a továbbépítés jogát, egészen Kaliforniáig.

Durant belátta, hogy Seymour ezredes legföljebb hű cimbora, de nem az a lendületes szervező, aki a most kezdődő 257 mérföldes versenyfutás győzteseként érhetné el a 100. hosszúsági fokot. Új főmérnököt kellett találni. Sherman a harmincöt éves Grenville Dodge-ot ajánlotta Durantnak. Dodge a georgiai hadjárat során az ő egyik legmegbízhatóbb tábornoka volt. Durant ettől az ajánlástól függetlenül is őrzött már magában bizonyos képet Dodge-ról; a háború előtt Illinois-ban és Iowában együtt dolgozott Henry Farnammel és Peter Dey-vel, s igazán nem nyerte el a „doktor

John S. Casement tábornok lóháton,
amint az egy tábornokhoz illik,

úr" bizalmát: túlságosan jó viszonyban volt ez utóbbiakkal. Ennek ellenére úgy döntött, hogy alkalmazza. A fiatal tábornok is kötélnek állt, leszerelt, és 1866 májusában már a Union Pacificnél jelentkezett szolgálatra. Durant még egy extábornokot alkalmazott, a Sherman szülőföldjéről, Ohióból származó John S. Casementet. Casement a háború előtt pályamunkás volt Michiganben, később egy ohióí vágányépítő különítmény előmunkása. Miután aláírta a pályaépítésről szóló szerződést Durant Credit Mobilier-jával, fivére, Daniel társaságában 1866 tavaszán Omahába érkezett. Magas sarkú fűzős csizmában is csak öt láb négy hüvelyk volt, Dan épp hogy kerek öt láb. Olyanok voltak, mint két szakállas törpe, hanem aki a küllemükből merészelte volna megítélni őket, hamarosan megbánta; bárkivel szemben igazolták azt a véleményt, hogy ők „a világ leghatalmasabb törpéi".

Adam Schoup, John Casement személyi kocsisa így nyilatkozott: „Életemben se találkoztam még emberrel, akinek a keze alatt keményebben kellett volna dolgozni. Gyakran 24 órát is utaztunk, megszakítás nélkül, legföljebb lovat

és édestestvére, Dan Casement. El nem találna senki, melyik ő a sok férfi közül: az apró termetű ember az ajtóban

váltani álltunk meg, és ha nem bírtam tovább, John ült a bakra."

A Casement fivérek összetoboroztak mintegy ezer munkást, megannyi nyugatnak vándorló, tetterős embert; állítólag javarészt íreket, de sok egykori katona is volt a különítményben, északiak, déliek, meg felszabadított néger rabszolgák. Hogy a nemzetiségek palettája még tarkább legyen, Dodge tábornok azt javasolta: fogjanak munkára indiánokat is, afféle kényszermunkásokként; a hadsereg „őrszemei gondoskodnának róla, hogy a foglyok ne lopják a napot, meg ne lépjenek". Javaslatát nem fogadták el; érthető, hiszen ez a megoldás egyértelmű lett volna a vörösbőrűek rabszolgaságával. A munkások nagy többsége egyébként a nemrég befejeződött polgárháborúban négy évig főleg azért harcolt, hogy négymillió néger rabszolgát felszabadítsanak.

Mármost ha egyetlen sínpáron vasút épül sok száz mérföldnyi lakatlan vidéken át, ez a merész vállalkozás az ellátási problémák egész sorát is jelenti. A Casement fivérek megoldották a dolgot, bevezetve a „munkavonat" intézmé-

nyét: egy mozdonyhoz jó egy tucatnyi kocsit kapcsoltak, melyeknek mindegyike más-más célt szolgált – az egyik vagonban voltak a szerszámok, a másik tökéletes kovácsműhelynek volt berendezve, a harmadikban durván ácsolt étkezőasztalok álltak, volt ott konyha és élelmiszerraktár is, más kocsikban beépített alvópriccsek sorakoztak, és a szerelvény végén lapos teherkocsik következtek sínekkel, talpfákkal, mindenféle szükséges kellékkel és anyaggal megrakodva. Csakugyan olyan volt ez a munkavonat, mint egy kerekes kisváros.

Amikor Dodge tábornok májusban megérkezett, a Union Pacific építkezése hamisítatlan hadműveletjelleget öltött. „Akik elöl járnak (földmérők és határmezsgyekijelölők), elővédünket képezik – tudósított a hangulatról az egyik újság –, őket követi a második hullám (a planírozók), hogy legyen megfelelő út teknőn-dombon át, szakadék s hegyorom mellett, hidak épüljenek, ahol kell. Majd jön a sereg zöme, a talpfákat rakó, síneket fektető derékhad, a szerelőké, a műszaki ellenőröké, a töltést zúzalékkővel beszóró munkásoké; nekik tökéletesen használható pályatestet kell maguk után hagyniuk. Ezen az immár kifogástalan vágányon gördül előre »a front« felé az anyagokkal megrakott munkavonat. A munkaszerelvényeket azonban mindenkor megelőzi a pályaépítők lakószerelvénye, ahol aludni is, étkezni is lehet. A síneket, talpfákat, miegyebet lapos tehervagonokról dobálják le a töltés két oldalán.

Egyfogatú, könnyű kocsi száguldozik a vonalak között; megrakják kellékekkel, anyaggal, máris eltűnik ott, ahol épp a munka dandárja. Két férfi megragadja a sínek elülső végét, a csoport többi tagja párosával fog s emel, amíg a sín le nem kerül a földre. Parancs- és vezényszóra történik minden, így fektetik le a síneket, jobb oldalukkal fölfelé, a helyükre, s közben egy másik munkacsoport a másik szál sínnel műveli ugyanezt, ekképp minden harminc másodpercben lekerül egy-egy sín, ami a két csoportnak percenként összesen négy sínt jelent. Ha egy kocsi megürül, oldalt billentik, hogy helyet adjon a következőnek, azután mehet vissza máris, új rakományért.

Szorosan a sínrakók nyomában járnak a nyomtávmérők, utánuk azok jönnek, akik a síneket odaszegelik, talpfákra erősítik. Minden szegre három ütés, minden sínre tíz ütés, mérföldenként négyszáz sín. Gyors munka, mondja erre az

olvasó – igen, de a Union Pacific építői halálosan komolyan veszik a dolgukat."

John és Dan Casement mindenesetre nagyon komolyan vette. Napi egy mérföldet tűztek ki, és minden sínrakónak egy font dohányt ígértek, ha pirkadattól alkonyatig elkészülnek a munkával. Elkészültek. A két Casement fivér akkor napi három dollárt ígért a szokásos kettő helyett, ha abból az egy mérföldből másfél mérföld lesz hajnaltól késő estig. Lett. És ahogy a munkások ott gürcöltek s verítékeztek a perzselő napon, a fivérek megajánlották a négy dollárt is – napi két mérföldnyi elkészült pályatestért.

Ezekben az időkben lehetett, hogy munka közben a sínrakók énekeltek. Munkaidőn kívül szájharmonikával és dorombbal szolgáltatták a dalhoz a zenét.

Nehéz lenne megmondani, mikor kezdték kitalálni a vasútépítő-dalokat. Egy korabeli megfigyelőnek feltűnt a sínrakás sajátos ritmusa, amely a harminc másodpercenként felhangzó „le, le" kiáltások szerint alakult ki; az előmunkások kiáltottak embereiknek, és „olyanok voltak, mint egy új kor kronométerei, mint egy fontos óra ingalengései; menetelők dobaját határozták meg, de szinte már a szívdobogását."

A sínszögezők kalapácsuk ritmikus csengését-döngését nyögésforma szusszanásaikkal kísérték. Az akkori idők „vasút-balladái" nem illettek ehhez az egyenletes lüktetéshez. Se az, hogy *Paddy, szegény, a vasútnál,* se az ilyesmi:

A nagy pacifikus vasút
áldás Kaliforniára;
küldjék csak füttyös mozdonyuk,
jó vasból készül a pálya.

Már akkor jobb volt a *Paddy, a tüdőd tedd ki.* De ennek a dalnak a refrénjéből csak mintegy húsz év múlva lett önálló nóta; tagadhatatlan viszont, hogy a lényege igencsak összefügg a Union Pacific szellemével:

Verd a vasat, mihaszna,
verd a vasat, mihaszna.
  Lesz itt munka
  holnapra.

Nem lesz cukor a teába,
mert a
Junion
Pecifik
Rélvé:
Drága!

Hogy azután a vállalkozók – Durant és kebelbarátai – mit énekeltek, amikor bekasszírozták a kormánytól a potom 16 000 dollárokat a pályatest egy-egy mérföldjéért, ráadásul a Credit Mobilier mérföldenkénti 25 000 dolláros nyereségtöbbletét, csakígy a 12 800 acre földet, meg amit részvényeladásból, kötelezvényekből s egyebekből összeharácsoltak, ki tudja. Költötték egyre a sok-sok pénzt, hogy keressék a még több, a rengeteg, az iszonyatosan sok pénzt – és ennek a körforgásnak nem akart vége szakadni.

Augusztus 1-én a munkavonat már 150 mérföldnyire volt Omahától. Újabb erőkre volt szükség; találtak embert. Ahogy az éjszakák hidegebbek lettek, a Casement fivérek sátrakat vertek fel munkásaiknak. A sátorváros minden este egy-két mérfölddel nyugatabbra vonult Nebraska füves síkságán.

1866 nyarán a Casement fivérek munkaadói megint időszerűnek találták, hogy mélyen a zsebükbe nyúljanak – csak így várhatták, hogy még szaporább ütemben halad majd a munka. A kongresszus ugyanis teljesen váratlanul feloldotta a Pacific Railway-törvény egy bizonyos korlátozó záradékát: miszerint a Central Pacific a nyugati óceán felől indulva nem haladhat 150 mérföldnél keletebbre a Kalifornia–Nevada határtól. Ettől fogva a dolog úgy állt, hogy a Union Pacific és a Central Pacific találkozási pontját a két vonalszakasz építésének munkaüteme határozza majd meg! Ez a hír volt az igazi rajtlövés: kezdődött a transzkontinentális verseny. A Union Pacific újabb egyengetőket szerződtetett, akik ötven-száz mérfölddel a sínrakók előtt haladtak, „simítva" a terepet. Dodge tábornok pedig összecsomagolta mérőeszközeit, és az építési felügyelővé kinevezett Sam Reed társaságában indult máris Wyomingba, hogy a Sziklás Hegységen át vezető utat végérvényesen meghatározza.

Miután a Casement fivérek a 100. hosszúsági fokig „kiírt" 257 mérföldes versenyt könnyűszerrel megnyerték, az 1866. október 5-i győzelmet követően Durant, Train és

CENTRAL PACIFIC RAILROAD.

No. 1, TIME CARD No. 1.

To take effect Monday June 6th. 1864, at 5 A. M.

TRAINS EASTWARD.					STATIONS.	TRAINS WESTWARD.			
Fr and Pass No 3	Fr. and Pass No 5	Pass & Mail No 1.				Fr and Pass No 4	Pass & Mail No 1	Fr and Pass No 2	
5 P M leave	3 P M leave	6.15 A M. L			Sacramento		6.45 A M arr	12 M arr.	6.40 P M ar.
5.40 / 5.55	3.15	6.55		10	Junction	10	5	11.30	5.45 / 5.55
6.08	3.38	7.03		22	Rocklin	4	7.40	11.07	5.27
6.22	3.55	7.15 m et T		25	Pino	3	7.16 m pass	10.56	5.25
6.40	3.30 P M arr	7.30 A M arr		31	Newcastle	6	7.45 A M. L	10.30 A M. L	5 P M. L

Trains No. 2 and 3 east, and 1 and 3 west, daily, except Sunday.

Trains No. 1 east and 2 west, daily.

LELAND STANFORD, President.

A vasút archeológiája: a Central Pacific első menetrendtablázata

Seymour nagy kirándulást szervezett a célponthoz. Meghívót küldtek Andrew Johnson elnöknek és kormánya minden tagjának. S ami Durant szerint ennél is fontosabb volt: valamennyi kongresszusi képviselőnek, külföldi követnek és számos nagypénzű tőkebefektetőnek. „Ilyen jellegű és nagyságrendű vasúti társaskirándulás eddig még egyetlen országban sem volt", szögezte le büszkén Seymour ezredes.

Johnson elnök nem fogadta el a meghívást; egyre gyanakvóbban szemlélte ezt az általa „vasúti arisztokráciának" nevezett társaságot. Attól félt, hogy ezek az újgazdagok kiszorítják a pénzügyi és politikai hatalomból a régi rabszolgatartó „oligarchiát". A keletről Omahába érkező különféle csoportok tagjai között képviselve volt a nemzet több mint kétszáz leggazdagabb családja, tekintélyes férfiak és elegáns hölgyek sereglettek, körülöttük újságírók hada, akiknek dolga az volt, hogy az ország legjelentősebb lapjait tudósítsák a nagy eseménysorozatról. Seymour ezredes, aki igazi ínyenc volt, végre jól megszervezett valamit: az ünnepi lakomákat. Az omahai bálokon és fogadásokon mintha a vasútépítők buzgalmával – csak illatosabban! – versengtek volna a specialitások: pisztráng à la Normande, ürücomb kaprimártással, virginiai fürj pirított fehér kenyéren, bölénynyelv, louisianai módra átsütött osztriga, antilophús Bigarde-mártásban, medvefilé portói mártásban, madeiraszószos *Perdix cinerea,* réce à la royale.

A vendégeket Omahából négy vadonatúj személykocsi vitte a 100. hosszúsági fokhoz, a győzelem színhelyére. Volt

azután bárral felszerelt szalonkocsi, étkezőkocsi, nem maradhatott el a Union Pacific igazgatósági kocsija és Durant privát vagonja sem (ez utóbbi a háború idején Abraham Lincoln elnöké volt, s a „doktor úr" azután szerezte meg magának, hogy benne a meggyilkolt elnök holttestét Washingtonból az Illinois állambeli Springfieldbe szállították; a Lincoln-kocsi oldalait állítólag golyóálló fémlemezek borították). Amikor később Durant a történelmi rekvizítum helyett mégis inkább George Pullman szupermodern kocsiköltményét választotta úti eszközül, a Lincoln-vagont munkatársai kapták meg, s nekik jó szolgálatot tett valóban, hiszen a préri indiánjai olykor lövöldözni próbáltak a szerelvényekre. Később azután leszedték a kocsiról a díszes vereteket, egyszerű fapadokat szereltek bele, és közönséges kivándorlók zötyörögtek benne a hőn vágyott Nyugat felé.

A Nebraska állambeli Columbusban a vendégeket összkomfortos sátortábor várta, matracokkal, bölénybőrökkel, puha, meleg takarókkal, és szerencsére holdfénnyel, amit haditáncot járó pauní indiánok tábortüze mellől nézhettek – *ah!* és *oh!* bővében. Másnap reggel a vonat továbbhaladt az ötszáz méter hosszú Loup-Fork hídon, ahol a pauník ezúttal lóhátról, színlelt támadással szórakoztatták a nagyérdeműeket. A látványosság végeztével Durant doktor a szokásos csecsebecsékkel jutalmazta rézbőrűit; a nézők elismerőleg nyugtázták e bőkezűséget. Nem tudhatták, persze, hogy a pauník Duranttól száz dollárt kértek készpénzben. Ez a törzs egyébként már régóta kereskedett a fehér emberrel, így szerzett hasznos tapasztalatokat, miszerint is az ígéret szép szó, a dollár viszont tényleg sokat ér.

A vendégek elérték végre a 100. hosszúsági fokot, ám itt a sínrakók helyett csak egy fából ácsolt diadalkaput találtak, rajta felirat díszelgett: 100. HOSSZÚSÁGI FOK – VERSENYTÁRSAK BOSSZÚSÁGA SOK – 257 MÉRFÖLDRE VAN OMAHA! És a Casement fivérek s embereik szintén mérföldekre távol voltak e szent helytől, pontosan huszonkét mérföldnyire nyugatnak. Durant, aki meg akarta mutatni vendégeinek, pontosan hogyan is épül a vasút, elrendelte: irány az új szakasz végpontja – hadd lássák a napszálltáig verítékező munkásokat. Ezek egyetlen pihenőt iktattak közbe csupán: amikor a hivatalból kiküldött fotográfus előtt pózoltak. A sötétség leszálltakor a munkások visszatértek primitív sátraikba, a vendégek pedig

luxustáborukba vonultak; a Union Pacific szálláshelyén egyszerű koszt, a vendégtáborban ínyencségek sora csordította a nyálat; hogy csak néhányat említsünk: bárányhús zöldborsóval, antilopsült, pekingi kacsa és pezsgő. Étkezés után Seymour ezredes rakétákat röppentetett a magasba, hadd szórakozzanak nyugovóra térésig a vendégek. A színpompás tűzijátékot természetesen a munkások is megtekinthették – már ha egyáltalán nyitva tudták tartani a szemüket.

Másnap, visszaúton a vonat egy órára megállt a 100. hosszúsági-bosszúsági-és-öröm foknál, hogy a nevezetességek és hölgyeik kellőképp lefényképezkedhessenek. A fennmaradt képek egyikén felismerhető Durant doktor, ahogy vadászöltözetben, hanyagul a vállára lökött puskával ott támasztja a diadalív egyik oszlopát. Nem messze tőle a Union Pacific további öt direktora pózol, cilinderben, gérokkban. A háttérben a Tüzes Ló álldogál, léggömbkéményével, illendően feldíszítve lobogókkal, cikcakkalbikmakkal, szerkocsija púpozva jegenyefa fűtőanyaggal.

Késő este értek Omahába. S így végződött – Seymour ezredes szokott propagandastílusában fogalmazva – „a legjelentősebb és legsikeresebb ünnepség, melyet e nemben a világ valaha is látott". Semmi kétség, Seymournak s a U.P. igazgatóságának rendkívül nyereséges befektetés volt az ünnepi cécó. Alig tértek haza a meghívott politikusok és pénzemberek keletre, a nemzet figyelme máris a Union Pacific tevékenységére szegeződött. Sok millió dollár értékben keltek el részvények. Jelentős újságok küldték ki tudósítóikat a prérire. Az újságírókat azután a vasúttársaság vezetői fejedelmi fogadtatásban részesítették. A Union Pacific munkáját gyakorlatilag minden tudósítás *országos* eseménynek minősítette, az amerikai nép hősies vállalkozásának, amelyben a préri indiánjai voltak a törni való rosszcsontok. Ki gondolt olyan csekély szempontokkal, hogy a Tüzes Ló számos törzs ősi vadászterületére hatol be, táplálékul szolgáló állataikat űzi el, nemzedékek sokasága óta szent földeket érint. Ha a rézbőrűek ellenállást tanúsítottak, gonoszaknak nevezték őket; hát persze: hiszen a nyugati tengerhez sorsszerűen vezető vasutat próbálták megállítani! A nemes célratörésnek ebben a légkörében már-már hazafiúi kötelesség volt, hogy ki-ki pénzt fektessen Union Pacific-részvényekbe (még akkor is, ha a nyereség

javát a Credit Mobilier fölözte le), s védelmezze a vasút szent ügyét a rágalmazókkal szemben, akik például olyasmit állítottak, hogy az amerikai nép örökké csak fizetni fog a vasútért, amelynek csupán a gondja az övé.

November végén – a prériviharok kezdetén – a Casement fivérek téli szállásra küldték embereiket a North és a South Platte folyó találkozásához. A települést North Platte-nek keresztelték; 290 mérföldre volt Omahától nyugatra. A kétezer főt számláló építőkülönítmény sátorvárost épített, ahol az egyetlen „szilárd pont" az indóház volt; a többi inkább csak széllel bélelt, ingó tákolmány. Mivel North Platte a pályaszakasz végét jelentette, csakhamar közlekedési csomóponttá fejlődött: a nyugat felé áramló sokaság gyülekezőhelyévé. Ami azt illeti, gyülevész népség akadt bőven; jöttek derék mormonok is, úton Utah felé, itt sátoroztak, kivárták a tavaszt; de érkeztek kóbor katonák, aranyásók, telepesek, postakocsira várva. A hegyek alatt, szélvédett helyen, ponyvával leborítva egész áruhalmok tornyosultak, hogy végre tehervagonok gördülhessenek tovább velük.

Pár hét alatt száznál több igazi épület nőtt ki a földből: szállodák, raktárak, kocsmák és bordélyok. North Platte lett az első vad, lármás vasúti város, amely a nyugatnak tartó sínek mellett létesült. Szerencsejátékosok, prostituáltak tódultak ide, más efféle könnyűvérű népség: a polgárháború idején a katonákat fosztották ki szórakoztatás címén, most örültek, hogy North Platte új lehetőségeket kínál.

„Az átutazók javarészt desperádók, idejüket többnyire pókerrel, lottóval, fáraóval töltik – írta egy tudósító –, s pénzüket már nem is költik, de két kézzel szórják. A kocsmák éjjel-nappal nyitva, és folyik a játék, öt dollár, tíz dollár, olykor száz dollár röppen egy pillanat alatt egyik zsebből a másikba. Aki először látja a határvidéknek ezt a zabolátlan életstílusát, bizony, csak fejcsóválva bámul." Egy utazó, aki ezen a télen North Platte-be érkezett, tömören ennyit jegyzett fel csupán: „Az itteniek élvezik az életet – isznak, játszanak, halomra lövöldözgetik egymást."

Henry Morton Stanley, a nagy Afrika-utazó abban az időben a *Missouri Democrat* tudósítója volt, s a következő tavaszon North Platte-be érkezvén, a várost a legteljesebb zűrzavarban lelte. „Alig szálltam ki a vonatból, láthattam: mintha az Unió minden szerencsejátékosa idevándorolt

volna; játszottak, ahol csak lehetett, s ami efféle játék akad a világon. Pike's Peak és Kalifornia korszaka feltámadott! Mindegyik ház: kocsma; minden kocsma: játékbarlang. Keresett cikk a revolver. Alig pelyhedző állú ifjoncok majmolják élethűen a cowboyok és hamisjátékosok jellegzetes ringatózó járását... Jókora teherforgalom bonyolódik le innét Idaho, Montana, Utah, Dakota és Colorado felé, így aztán cowboyok százai kószálnak a városban, és az egyetlen főutcát valóságos bábellé teszik. Öreg pókerezők, akik még emlékeznek az aranylelőhelyek boldog korszakára, a nagy kártyacsatákra, megállapítják: ez a hely mindent felülmúl a világon."

Bár a munkások novemberben téli szállásukra vonultak, a pályatesten azért tovább dolgoztak, ha csak engedte az időjárás. Az év végén John Casement jelenthette, hogy elérték a 305-ös mérföldkövet. 1867 elején új elnöke lett a Union Pacificnek, mert az öreg John A. Dixet a nemzet Franciaországba küldte követnek. A „királycsináló" Durant a sokat próbált politikus helyére Oakes Ames kongresszusi képviselő fivérét, a massachusettsi lapátgyáros Oliver Amest választotta. Amikor Oliver Ames hivatalos kinevezése is megtörtént a U.P. közgyűlésén, az új elnök új igazgatót javasolt az 55 éves Sidney Dillon személyében. Dillon, amióta az eszét tudta, vasutas volt. Amiről pedig nem beszéltek: hogy a derék úr komoly pénzt szimatolt Durant Credit Mobilier-jában. Röviddel megválasztása után Dillon a két Ames fivérrel együtt felvásárolta a Credit Mobilier valamennyi feketepiaci részvényét. Céljuk az volt, hogy Durant doktor pénzügyi diktatúrájának véget vessenek.

Eközben a Central Pacific, amely keleten igen sovány propagandára számíthatott, a csiga szerepét játszotta az egyszeriben fürge nyúllá vált Union Pacifickel folytatott versenyben. Azon a napon, amelyen a U.P. lerakta első síneit Omahában (1865. július 10.), a C.P. már ötven mérföldnyire járt Sacramentótól, és Ciscóban, negyvenkét mérföldd odébb, már a Sierrák nyugati lejtőjén vert ideiglenes tábort. Sacramento tengerszint feletti magassága mindössze tíz méter, Ciscóé csaknem kétezer; ez magyarázza a nehézségeket, amelyekkel a terep előkészítőinek, a hídverőknek és alagútépítőknek meg kellett küzdeniük. Fel kellett vinniük ugyanis a vasutat a Sierrák kétezer-háromszáz méter

magas tetejére, hogy onnét nyomuljanak le Nevada felföldjeire. (A vasúttársaság tulajdonosai némi kárpótlást kaptak a kormánytól e kínlódásaikért: a U.P. 16 000 préridollárt könyvelhetett el mérföldenként, a C.P. ugyanilyen szakaszokért 48 000 dollár állami támogatást kasszírozhatott „a hegyekért".)

A Central Pacific gondjai azonban a pénzzel még nem oldódtak meg. A kaliforniaiak többsége igencsak kevésnek találta a vasút által kínált két-három dolláros napibért, a keletről érkezők pedig általában szerencsét próbálni s nem dolgozni jöttek: nekik az aranymezők, ezüstlelőhelyek jelentették a vonzerőt. Charlie Crocker, a C.P. bikanyakú főfelügyelője hiába próbált munkaerőt szerezni. Így támadt az az ötlete, hogy San Franciscóból hozat kínaiakat. Ezt a gondolatot az építkezés vezetője, James Harvey Strobridge dühösen utasította el. Strobridge vermonti ír volt, hivatásos vasutas, és ugyanolyan célratörő, energikus ember, mint John és Dan Casement. Az ő szemében az egykori textiles Crockernek nem volt valami nagy becsülete. Strobridge sínrakóként kezdte pályafutását a Walden Pond mellett végigvezetett Fitchburg Railroad vonalán. Mire azonban a természetimádó Henry David Thoreau lelkesedése elpárolgott, s a vonatfütty inkább mintha zavarta volna összhangját a világgal, Strobridge is megunta a maga vasúti világát: úgy döntött, Kaliforniába megy. Az arany vonzotta, de megint csak a Tüzes Ló bűvölete ejtette meg. Rövid távú, helyi vasutakon dolgozott, majd 1864-ben Crocker szolgálatába állt. A két férfi sok mindenben hasonlított: nyersek és nyíltak voltak mindketten, testi erejük tudatában szívesen intézték ököllel az ügyes-bajos dolgokat.

Strobridge tehát elutasította Crocker javaslatát. Kínaiak, méghogy kínaiak! – mondta megvetően. Crocker azonban erősködött, hogy a ferdeszeműeknek havi harmincöt dollár is elég, tehát jóval olcsóbb munkaerőt jelentenek, mint a keletről érkező bevándorlók. És nem is fenyegetőznének örökösen sztrájkokkal. Strobridge úgy vélte, a kínaiak gyöngék, hiszen mindig csak rizst esznek; kubikolni, síneket emelgetni nem lehet bennük elég erő. Nem beszélve az alagútásásról. „Hát nem ők építették mégis a Nagy Falat? – mordult rá Crocker. – Az pedig a világ leghatalmasabb vállalkozása volt!" Strobridge ezt nem tagadhatta. „Jó – hangzott tehát a válasz –, állítson munkába kísérlet-

képpen ötven kínait. Aztán, ha nem válnak be, az ügyet lezártuk."

Miután Strobridge első kínai munkacsapata ledolgozta az első tizenkét órát, az építésvezető megüzente Crockernek, hogy még ötven ilyen sárgaságot kér. Pár hét lázas szervezőmunkája következett; Crocker ügynökei végigjárták Kalifornia minden városát, és valamennyi elérhető kínai férfit szerződtették a vasúthoz. Strobridge, aki nem titkolta magáról, hogy nagy embernyúzó, elismerte: a kínaiak a világ legjobb munkásai. „Tanulékonyak, nem civakodnak, eszükbe se jut a sztrájk, egyénileg és csoportosan is tiszták. Tény, hogy imádják a szerencsejátékokat, egymás között akadnak nézeteltéréseik, olyankor lármáznak – de nem verekednek!" Miután a Central Pacific 1865 végéig gyakorlatilag minden ású-, kapa- és csákányforgató kínait leszerződtetett Kaliforniában, a vasút elnöke, Leland Stanford úgy döntött: megpróbál tizenötezer ilyen derekas munkást egyenesen Kínából importálni.

A kínaiakat nagyon szerették a C.P. vezetői – már jóval kevésbé a többi munkások. Ez a „jóval kevésbé" bizony nyílt gyűlöletet jelentett. A fehérek közül a legtöbben épp csak rápillantottak egy-egy ilyen kis termetű emberkére, tiszta, kék pamutkabátjára, esernyő forma szalmakalapjára – és máris hátat fordítottak a transzkontinentális gondolatnak. Amikor Samuel Bowles a *Springfield Republican* tudósítójaként 1865 nyarán az építkezés színhelyére látogatott, közölhette a massachusettsiekkel, hogy a C.P. négyezer munkása közül legalább három és félezren kínaiak, s hogy nemsokára ötezer további ázsiait szerződtetnek.

Bowles egyike volt azoknak a tudósítóknak, akik Schuyler Colfaxet, a képviselőház elnökét, Ulysses Grant elnök későbbi alelnökét nyugati útjára elkísérték. Colfax, mint minden kongresszusi képviselő, szeretett luxuskörülmények között és kormányköltségen utazni. Ennek az úgynevezett szolgálati útnak feltehetően az volt a célja, hogy a képviselő megállapítsa: a transzkontinentális vasút melyik felén értékelik többre az ő politikai éleslátását és segítőkészségét. A Central Pacificnek is megvolt a maga Credit Mobilier-ja: Credit and Finance Corporation volt a neve; még zártkörűbb társaság, mint U.P.-s párja. A Négy Nagy – Stanford, Huntington, Crocker és Hopkins – ügyelt rá, hogy az aranytojást tojó tyúk fenekétől mindenkit elzavarjon.

A képviselőház elnökét ügyesen próbálták megtisztelni: elneveztek róla a pillanatnyi pályavégen egy állomást. Hanem ez Colfaxnek kevés volt. Vagy túl sok: elég lett volna inkább egy kis készpénz. Washingtonba visszatérve örömmel fogadott el tehát képviselőtársától, Oakes Amestől egy kis részvénypakettet, a Credit Mobilier értékpapírjait, máris a U. P. lelkes híve lett. A nagy távolság és a viszonylagos megközelíthetetlenség okán a Central Pacific nem rendezhetett nagyúri mulatságokat a keleti előkelőségeknek, nem hívhatta meg őket kéjutazósdira, hanem a Union Pacific jeles előrehaladása így is ösztönözte őket, hogy még jobban dolgozzanak. Miután 1866-ban a Kongresszus engedélyt adott a C.P.-nek, hogy vágányait Kalifornia és Nevada határán túl addig építse, ameddig csak eljut, Crocker és Strobridge ugyanúgy kezdte hajszolni az embereit, mint a két Casement fivér. Minden mérföldnyi pályatesttel pénz és föld öltött testet azonnal, s a két társaság mohóságát csak fokozta az „óceánközi verseny": bár a pénz tökéletesen egybefüggő óceánjáról volt szó, megint beigazolódott, hogy a versengés a legjobb eszköz, amellyel emberek – háborúban, szerelemben, műszaki alkotásokban – csúcsteljesítményekre ösztönözhetők.

Mialatt a derék kínaiak tízezer tonnaszám húzták-vonták a földet és a követ talicskáikon a Sierrában, hogy pályatestek készüljenek a hegyoldalakon, és alagutakat robbantottak, hogy a masszívum ellenállásán kifogjanak, a Négy Nagy egyre azt a kérdést húzta-nyúzta, hogy ez a hegység valahogy mintha mégis túl masszívan állna ellen, s a dolog nem haladna karikacsapásszerűen. A Union Pacific ebben az időben naponként legalább egy mérföldnyi sínpárt rakott le a füves prérin, ám a Central emberei méterről méterre küzdötték feljebb magukat a hófödte csúcsokhoz. Novemberben érték el a Sacramentótól kilencvenkét mérföldre fekvő Ciscót. Strobridge úgy döntött, hogy a tél beálltával alagútépítéshez kezdenek; sok száz kínait küldött tizenkét mérföldnyit előre az úton, és hozzáláttak a Summit-alagút kifúrásához. Mindkét végén kezdték a munkát; komoly feladat volt ez, hiszen a kemény kőgyomrot negyed mérföldes szakaszon kellett átfúrni.

1867. újév napján a *Sacramento Union* hírül adta, hogy a Central Pacific szerelvényei ezentúl naponta közlekednek Ciscóba. „Végállomás 5911 lábbal, vagyis 2414 méterrel a

tenger szintje fölött...! Amerikai vasút nem járt még ilyen magasságban! Tizenkét alagút (a legrövidebb is 800, a leghosszabb 1600 láb) épül jelenleg a hóövezet mentén, a hegygerinc és a Truckee River között. Éjjel-nappal, három nyolcórás műszakban 8000 ember dolgozik itt az alagutakon..."

A Sierrák örök jege és a Nagy Síkság hóviharai észrevehetően lassították a versenytempót, ám 1867 tavasza azt ígérte, hogy a küzdelem ismét fellángol, folytatódik a legnagyobb műszaki és építészeti vállalkozás, amelyet az első európaiaknak az amerikai földrészre való megérkezése óta feljegyezhet a történelem.

A cowboykorszak nyitánya

Miután a „Union Pacific–Keleti Szakasz" elveszítette a 100. hosszúsági fokért vívott versenyét, igazgatói átkeresztelték: Kansas Pacific Railroad lett a neve, s a Kongresszustól engedélyt kértek eredeti útvonaltervének megváltoztatására. Így a vasút nem északnyugat felé vette volna útját, hogy valahol Nebraskában találkozzon a Union Pacifickel, hanem egyenesen nyugatnak, a Smoky Hill River völgyén át, Denverig.

A Smoky Hill River völgyében építendő pálya azonban azt jelentette, hogy a Kansas Pacific behatol az indián vadászterületek szívébe. A sziúk, a csejennek, az arapahók számos törzse élt e gazdag vidékeken. Éppen ez volt az oka, hogy az indián „ellenállási mozgalom" 1867-től 1869-ig ezen a tájon érte el a csúcspontját. A korabeli feljegyzések rendre megemlékeznek róla, hogy a Union Pacific munkásai sokat szenvedtek az indiánok zaklatásaitól; valójában az egykori Union Pacific–*Keleti Szakasz* embereit sújtották ezek a támadások, vagyis a Kansas Pacific vonalán dolgozókat. (A U.P. és a K.P. csak 1880-ban olvadt össze.)

„Leavenworth-ből vonaton mentem Topekába, ötvennyolc mérföldes út – írta 1866 őszén Albert D. Richardson. – A vasútvonal megmászta a fűrészfog alakú hegygerinceket, és úgy zötyörögtetett, mintha az átlagosnál is durvább kezek ringatnák a kőbölcsőt. Keresztülhalad a vonal a delavárok régi rezervátumán, amelyet nem olyan rég tett lakhatóvá a fehér ember; persze, máris gabona ring, marhacsorda legel mindenütt. E törzs még fennmaradt tagjai, valamint a többi kansasi indiáncsoport maradványai is bekényszerülnek majd az Indián Területre, vagy valami más, távoli rezervátumba. A fehérek ugyanis a földjüket akarják – és módjuk van rá, hogy el is vegyék."

Az év végére a vasúti sínek elérték a Fort Riley nevű erődöt, ahol George Armstrong Custer alezredes a 7. lovasezredet megalakította, annak okán, hogy az indiánok a vasút leendő vonala helyett a hadi ösvényt járták. Még ezen az őszön történt, hogy William J. Palmer kirándulást szer-

Ki a legerősebb? Indián támadás a Tüzes Ló ellen. Fantáziakép

vezett, amely méltó párja lett Durant és Train nebraskai vállalkozásának. Pénztárosként és építésvezetőként – miután John C. Frémont kivált, s *kivált* hogy minden pénzét végképp elveszítette az Atlantic & Pacific Railroadon – Palmer csakhamar a társaság nélkülözhetetlen mindenese lett.

Egyike volt ő is azoknak a fiatal dandártábornokoknak, akiknek jellemét a polgárháború formálta. Palmer egyetlen érdeme végső soron az volt, hogy lovascsapat élén űzőbe vette a konföderációsok menekülő elnökét, Jefferson Davist, és némi szerepe volt az elfogatásában. Még harmincéves se volt, dinamikus, jóképű, s ha pacifista kvéker származását tekintjük, meglepően harcos alkat. Tíz évvel később azután bele is bonyolódott az első nyugati – fegyveres – vasúti összeütközésbe a Santa Fé Társaság és a Denver & Rio Grande között. 1866-ban az volt Palmer dolga, hogy biztosítsa azt az összeget, amelyből a vasútvonal elérheti

Denvert. A pénz reménybeli „forrásait" és az újságírókat lenyűgözendő, Palmer kirándulást szervezett George Pullman új „hálókocsijában", amelyben a kiválasztottak Chicagóban nyúlhattak el. „A kocsi húszezer dollárba került!" rikkantotta az egyik boldog utas. Még nagyobb lett a meglepetése, amikor meghallotta, hogy Pullman harmincezret akar áldozni egy javított változatra. „E fából bűvölt falak közt a világ minden elképzelhető komfortja fellelhető, amivel csak vasúti kocsi kedveskedhet. Az üléseket, az oldalfalakat, a mennyezetet ízléses intarziák borítják. Az aranyozott ablakkeretek, maga a színezés mind-mind művészi kezekre vall. A kocsit külön kazán fűti, és foteljainak kényelme, a többi luxuskellékkel egyetemben, csakugyan tökéletes kis keréken gördülő palotává varázsolja."

A Kansason át Fort Riley-be vezető út java részét az utasok szó szerint pezsgőben úszva tették meg. A szüntelen dugópukkanásokat „a hölgyek csengő, vidám kacaja" kísérte. Mivel étkezőkocsi nem volt, Topekától nyugatra pedig a pályaudvarokat még nem szerelték fel éttermekkel, a szerelvény időről időre megállt, a szakácsok tábortüzet raktak a sínek mentén, és ott volt csak igazi csemege a bölénybélszín meg a többi ízes falat! Fort Riley-nél érték el a pályaszakasz pillanatnyi végpontját. A társaság postakocsikon lendült tovább, hogy a Colorado határáig vezető, immáron elegyengetett terepet megszemlélje. Egy újságírót annyira megbűvölt a tetterős vállalkozás, a mindenből áradó életkedv, hogy feladta európai útjának tervét, s úgy döntött, hogy helyette inkább ide tér vissza, hadd lássa, miként halad a Tüzes Ló útja mind nyugatabbra. „A világnak – állapította meg filozofikusan – kezdettől egy Nagy Útja volt, s ez vezetett el fejlődéstörténetének nevezetes állomásaihoz, és – amíg futotta belőle – az Ember való világát mutatta fel." Felsorolta az újságíró a múlt századok néhány híres útvonalát, s hozzátette: „Most mi építjük tovább a Nagy Utat – mindenek legcsodálatosabbját, eleddig ismeretlen tájakon keresztül –, és az emberek így nevezik ezt az utat: Pacific Railway!"

Hogy Palmer tábornok sikeres kirándulásszervezése jelentős summák való világához vezetett, kiderült abból, hogy 1867 tavaszán az építkezés sosem látott lendülettel folytatódott tovább. Márciusban a sínek már elérték Abilene deszkavárosát, júniusban pedig a Smoky Hill River

északi partját, nyolcvanhárom mérföldnyire nyugatnak Fort Riley-től. Ott volt a Fort Ellsworth katonai őrállomás, amelyet később, ki tudja, miért, Fort Harkerre kereszteltek át. Egy telekspekuláns már parcellázta is a földet az erődtől nyugatra, hogy házhelyekként adhasson el minden talpalatnyit: Ellsworth volt a leendő hely máris létező neve. A nagy utazó, Henry M. Stanley, St. Louis-i újságjában így számolt be a helység keletkezéséről: „Ellsworth városka lélekszáma ötvenkilenc, ebből negyven férfi, négy nő, nyolc fiú, hét lány. Van ezenkívül tizennégy ló és huszonkilenc kutya meg egy fél... Mivel Ellsworth a nagyszerű, a haladás jegyében tündöklő ország kis része, maga is ekképp akar ragyogni – mert alighogy az ötödik ház pompázatos homlokzata kinőtt a fűből, máris összeültek a helybeliek a három kocsmában, hogy ünnepélyesen meghányják-vessék, nem volna-e illendő inkább városnak nevezni ezt a fontos központot, melynek akkor mindjárt polgármestere is lehetne." Akkor még se Stanley, se más nem sejthette, hogy hat év múltán Texasból érkező állattenyésztők ezrei, cowboyok százai teszik majd lármás, vad „tehénvárossá" Ellsworth-öt.

„Valóban nagy benyomást tesz a szemlélőre, amilyen ütemben ezeket a dimbes-dombos tájakat átszeli, a terepet elegyengeti, a talpfákat a helyükre teszi, a síneket rájuk szereli a lelkes munkások hangyaserege – írta Stanley. – Erőteljes előmunkások vezérletével ír munkacsapatok dolgoznak a készülő vágányon, de olyan odaadással, mintha a napról napra megkeresendő kenyértől vagy a havi bértől függetlenül még valami egyéb közük is lenne ehhez a vasúthoz. »Még jobban«, ez itt mindőjük jelszava, és így halad előre, mind nyugatabbra az Impérium és a Civilizáció."

Az ír munkacsapatok lélekszáma az előretolt építőtáborokban elérte az ezerkétszázat. Palmer tábornoknak viszont se szalonnája, se marhahúsa nem volt elegendő az ellátásukhoz. Hússzállítói, a Kansas Cityben gazdagodó Goddard fivérek ekkor elküldték nekik a 21 éves mesterlövészt, William F. Codyt, hogy bölényre vadásszon, s ekképp biztosítsa a munkások húsfejadagját. Havi ötszáz dollárért az ifjú Cody leszerződött a társasághoz. Dolga az volt, hogy a teljes építkezést ellássa bölényhússal. Egy nap a Fort Harkerből vadászatra indult tisztek csoportja tizenegy bölényt vett észre. Mielőtt lövésre emelhették volna karabélyaikat, do-

bogó vágtában feltűnt Cody, és tizenkét lövéssel leterítette az összes őslényszerű monstrumot. A hagyomány szerint a tisztek ekkor adták neki a „Buffalo Bill" nevet. A Kansas Pacific vadásza a vadnyugati világ egyik legkedveltebb néphőse lett.

A vadász és a nyomkereső Buffalo Bill kortársai voltak a cowboyok. Tény, hogy a cowboy a 19. század végének szülötte; ám a Kansas Pacific Railroad mentén, Abilene, Ellsworth s végül Hays City környékén már korábban is feltűnt – ennek oka a központosított állattartás volt. A lakott területektől nyugatabbra eső vidék volt a cowboyok világa, Abilene pedig a Kansas Pacific első „tehénvárosa". Joseph McCoy, Illinois szülötte 1867 nyarának elején érkezett oda. Így ír: „Apró, kihalt helység... mintegy tucatnyi primitív viskóból áll... legtöbbjének a tetejét agyaggal tapasztották. A község üzleti forgalma két kis helyiségben bonyolódik le, fakunyhó mindkettő; és van persze itt is saloon, vagyis kocsma, ugyancsak viskóforma tákolmányban."

McCoy azért ment 1866-ban Abilene-be, mert marhacsőd ütött be váratlanul, amikor a texasiak, felvevőpiacokat keresve, nagy csordákban hajtották északra a hosszú szarvú jószágot. Piac akadt is bőven; a háború utáni Északon nagy volt a marhahúshiány. Maradt a szállítás kérdése. Lent, Missouri és Kansas államoktól délre ugyanis nem voltak vasutak. Miután a texasiak üggyel-bajjal keresztülhajtották a csordákat az Indián Terület folyamain, Kansas sűrűbben lakott keleti részein már megoldhatatlan nehézségbe ütköztek. Az itt élő telepesek java része nemrégiben még ellenségként állt szemben a texasiakkal a harcmezőn. Most meg akarták akadályozni, hogy ezek a marháikkal lerombolják a kerítéseiket, földbe tapossák vetésüket. Így hát erőszakhoz folyamodtak, hogy a csordás texasiakat feltartóztassák, és 1866 nyarának végéig a texasiak sok százezer szarvasmarhával ott vesztegeltek, beékelve az Indián Terület és a legközelebbi missouri vasúti fejpályaudvar között. A legelők füve hamar elfogyott, a marhák ezrével döglöttek, vagy a texasiak egyszerűen otthagyták a csordát.

A felvirágzó chicagói húskonzervipar marhahúsvásárlásaiban érdekelt Joseph McCoy és a szarvasmarhát kínáló texasiak számára egyképp megoldást jelentett a Kansas Pacific nyugati előretörése. Mivel Abilene folyó mellett épült, lakott mezőgazdasági területeken túl és gazdag lege-

lők kellős közepén, McCoy úgy döntött, ez a város lesz a kereskedelem központja. A texasi állattenyésztők is könnyen feljutottak ide: csupán követniük kellett a Red River vonalát a vicsiták Arkansas menti kereskedelmi telepéhez. A Red River melletti útvonalat Jesse Chisholm cseroki kereskedő fedezte fel, az ő munkájának tiszteletére nevezték el azután az ösvényt Chisholm's Trailnek; a csikaszók területéről indult, és három viszonylag sekély vizű folyót – a Washitát, a Canadiant és a Cimarront – átszelve vitt északnak.

A vicsiták kereskedelmi központjától még száz mérföldön át vezetett északnak az út, fátlan síkságon keresztül, Abilene-hez és a Kansas Pacific vonalához. McCoy épületfát hozatott a Missouri állambeli Hannibalból, rakodóteret épített, rámpákat a marháknak, szállodát – háromemeleteset! – az embereknek. Iránytű segítségével egy földmérő kijelölte az utat, amelyet a fátlan síkságon a texasiaknak a Chisholm's Trail folytatásaképpen követniük kellett; földhányások jelezték a helyes irányt. Nyár végére érkeztek meg az első csordák. Szeptember 5-én húsz megrakott marhavagon gördült tova keletnek. A meleg évszak végéig összesen 35 000 szarvasmarhát hajtottak fel Abilene-be. A következő télen McCoy texasi ügynökei körözvényeket terjesztettek, újságokban hirdettek: magasztalván Abilene-t, az eszményi marhavásárteret. 1868-ban korán kezdődött az idény. Nap mint nap végeláthatatlan tömegben vonultak a hosszú szarvú marhák csordái föl a Smoky Hill Riveren túli Abilene karámjaiba. A marhák száma évről évre megkétszereződött, így a Kansas Pacific néha komoly gondokkal küzdött, honnét teremtsen elő számukra annyi vagont.

Abilene kivirult: negyven saloonja volt már. Vakmerő texasiak csapatai lovagoltak fel a Chisholm's Trailen ebbe a tarkán kavargó, lármás oázisba, ahol a hosszú út fáradalmait whiskyvel, bártáncosnőkkel és szerencsejátékkal feledtették. Nevük eleinte „drover" volt (hajcsár, hajtó), aztán egyszerűen „texasi" lett; McCoy szállodájának neve például „Drover's Cottage" volt; hanem mindezeket a neveket csakhamar kiszorította az igazi, a „cowboy". Megszülettek a dalaik is, ők maguk szerezték; a leghíresebbek közé tartozott az *I'm Bound to Follow the Longhorn Cows* és persze a *Railroad Corral.*

Joe McCoy büszke volt a művére. Számára ez sikeres

üzleti vállalkozás volt, semmi több. Alkalmasint nem is sejtette, hogy szerény személye és a Kansas Pacific Railroad alapvetően hozzájárult az Újvilág mitikus figurájának, a cowboyhősnek megteremtéséhez. A vasút és a Chisholm's Trail végén kavargó város nélkül az amerikai cowboy alakja sosem rajzolódott volna ki ilyen szertartásos pontossággal. Maradt volna néhány külsőség: a karimás kalap, a tarka kendő a nyakban, a magas sarkú bőrcsizma, a sarkantyú és persze a colt. A vasútváros nélkül a cowboynak nem lett volna célja, nem került volna kapcsolatba a „csillám-királynőkkel", a „festett vadmacskákkal", vagy a tucatnyi „Bikafő", „Alamos", „Vidám Hölgy" nevű ivóval (és játékbarlanggal, s a bennük pergő táncos lábú lányokkal), nem lett volna az a tömérdek lövöldözés, seriff és üldözés, nem hívhatta volna ki halálos párbajra a tehenészfiú a helyi békebírót, és így tovább. S talán sosem látta volna „szemtől szembe" a cowboy a pöfögő, fújtató, füstöt okádó Tüzes Lovat, amely az általa Texasból felhajtott szarvasmarhákat a kattogó síneken messzi vágóhidakra viszi. A Tüzes Ló nélkül, félvilágvégi városa és cowboyai nélkül az amerikai Vadnyugat mítoszának java része történelemmé szürkül, nem válhatott volna füzetes regények és westernfilmek rágógumianyagává.

És akkor még ott volt „az indián"! A mai napig él, legalábbis ha arra az alakjára gondolunk, amelyet a gyerekek játékában felöltött. Cowboy és indián harca, a jó és a rossz csatája! S a vörösbőrű „ördög"...! A Chisholm's Trailen és a fejpályaudvarhoz vezető más utakon tehénpásztorok és vörösbőrűek gyakran lövöldöztek egymásra, valóban. Többnyire persze az indiánok nem akartak egyebet, csak pár marhát – a bölényeikért, melyeket a hajcsárok elüldöztek területeikről; előfordult, hogy némely törzsek útvámot szedtek volna a hosszúszarvúakért, melyeket birtokaikon keresztül tereltek – tíz centet kértek csak darabonként. A cowboyok és az indiánok nem nagyon keresték a találkozást; s a texasiak hajtóútvonala a településektől nyugatra, az indián vadászmezőktől keletre húzódott északnak. Amikor a törzseket nyugatabbra szorították, az ösvények vonala pontos ritmusváltással követte őket.

Pár száz vasúti munkás Kansasban és Nebraskában kétségkívül csúnyábban járt az indiánokkal, mint a sok ezer cowboy Texas és Montana között. A rézbőrű harcosok gyű-

lölete a Tüzes Ló ellen irányult, a prüszkölő, füttyögető szörnyeteget utálták, amely szent területeiket meggyalázta, állataikat elriasztotta. Amikor a vasúti sínek Salinától nyugatra a High Plains nevű fennsíkra is „átnyúltak", az indiánok megkezdték a harcot: földmérőket, terepmunkásokat, pályamunkásokat támadtak meg, vasúti szerelvények személyzetét. 1867 tavaszán és nyarán csejenn, sziú és arapahó indiánok csoportjai hajtottak végre támadásokat az Ellsworth és Fort Hays közötti pályaszakasz mentén. Júniusban a Wilson's Creek és a Bunker Hill között kubikosokat öltek meg. Nyugatabbra, a Monument-állomásnál ezer ember fegyverre cserélte a lapátot, és csak akkor volt hajlandó ismét munkába állni, ha lovasságot vezényelnek ki a védelmükre. Brookville-ben, mindössze tizenhat mérföldnyire Salinastól nyugatnak, rézbőrű harcosok csapata bekerített egy ideiglenes mozdonyszínt, amelyben ott volt egy lokomotív és a személyzet. Az indiánok arra készültek, hogy csóvát vetnek a hevenyészett épületre, mire a mozdonyvezető gőzt adott, a masina nekilódult, recsegett-ropogott a fa, előbukkant a szörnyeteg, az indiánok meg hanyatt-homlok menekültek. A préríindiánok elkeseredett ellenállása láttán Sherman tábornok expedíciós hadtestet rendelt Kansasba; a katonák parancsnoka Winfield Scott Hancock tábornok volt. Sherman, a nyugati területek katonai főparancsnoka úgy határozott, hogy minden préríindiánt kiszorítanak a Platte Rivertől északra és az Arkansastól délre eső területekre, s a két folyó közötti részen zavartalanul építik meg a transzkontinentális vasutat, sőt, egy későbbi településrendszer alapjait is megvethetik.

1867 nyarán Hancock, George Armstrong Custer 7. lovasezredével együtt egész Kansasban hajtóvadászatot rendezett az indiánokra, sátorfalvaikat felperzselte, s ha rézbőrű került az útjába, gondolkodás nélkül megölte. Őszre a Kansas Pacific Railroad mindkét oldalán a lázadás lángjai lobogtak, és fenyegetően kirajzolódtak a fehérek s rézbőrűek közötti véres háború körvonalai.

Bár Hancockot visszarendelték, s a belügyminisztérium a felbolydult törzseket a kansasi Medicine Lodge-ban és a wyomingi Fort Laramie-ban aláírt szerződésekkel próbálta lecsillapítani, a harcosabb természetű főnökök továbbra is hajthatatlanul szembeszálltak a fehér ember Tüzes Lovával. Egy-egy csoportnyi harcos mindig folytatta a csatározáso-

kat. A legsikeresebb támadást egy alkalommal mintegy kétszáz csejenn hajtotta végre pár sziú és arapahó szövetségessel. Egy megfigyelő, aki 1868-ban a pálya végén levő Sheridan helységbe látogatott, ostromállapotot talált. „Egy nappal ezelőtt – írja – harcosok jelentős csoportja bukkant fel a város határában emelkedő két dombon, tüzet nyitva a lakosokra. A helybeliek természetesen viszonozták a tüzet, és megszervezték a védelmet. Éjjel-nappal őrt álltak. A magaslati pontokra külön őrszemeket rendeltek, akiknek jelezniük kellett az indiánok közeledtét. Éjszaka megkettőzték a védelmet, így mintegy kettős gyűrű védte Sheridan lakóit."

Sherman elhatározta, hogy megleckézteti a lázongó indiánokat, ezért aztán a polgárháború híres lovastisztjét, Philip Sheridant küldte a prérire. Sheridan, aki szerint csak a halott indián lehetett jó indián, Fort Haysben határvidéki „nyomkeresőkből" álló különítményt toborzott, és megparancsolta embereinek, öljenek meg minden indiánt, aki csak az útjukba akad. Szeptemberben a különítményesek egy nagyobb csejenn csoportot lekergettek az Arikarához, a Republican River egyik mellékágához. Ott az indiánok a száraz folyómederben egy szigetre csalták és nyolc napig bekerítve tartották őket, amíg a felmentő csapat meg nem érkezett. E harcok során vesztette életét a híres rézbőrű harcos, Sasorr, valamint Frederick Beecher hadnagy. A történetírás az összecsapást „Beecher-szigeti csata"-ként említi, az indiánok azonban „Sasorr Csatájá"-nak nevezték. Sheridan eltökélte, hogy nem nyugszik, amíg az utolsó indián ellenállását is meg nem töri. Így szervezte meg a Custer vezette téli hadjáratot. Ennek csúcspontja a november 27-i akció volt, amikor a békés Fekete Üst főnök csejenn falvát rombolták le a katonák. Bár az indiánok gyakorlatilag nem fejtettek ki ellenállást, a hadsereg a Washita melletti mészárlást diadalmas „ütközet"-ként tartja számon. Lassan ritkulni kezdtek a vasutat támadó harcosok sorai. 1869-ben Magas Bikának és hajthatatlan ifjú harcosainak, valamint néhány sziú és arapahó csoportnak sikerült üldözőik elől egérutat nyerniük. Heteken át vívtak elkeseredett harcot, kilátástalan gerillaküzdelmet a gőzparipa és világa ellen.

Május 28-án mintegy harminc csejenn, puskákkal és íjakkal fölfegyverkezve, megtámadott a Fossil Creek Stationnál (ma Russell, Kansas) hét pályamunkást. Egyikük, Adolph Roenigk később elmondta, hogy az indiánok „pokoli vijjo-

gással" csaptak le rájuk egy hegyszorosból; ők maguk nyomban puskát ragadtak, és rohanni kezdtek egy hajtányhoz. „Megpróbáltuk kocsinkat minél gyorsabban elindítani, ám alig nyertünk egérutat, máris felbukkant egy újabb indiáncsoport. A következő pillanatban lőttek ránk mindenfelől... Nem hittem volna, hogy élve elérjük az állomást. Az indiánok, amikor töltényeiket kilőtték, nem töltöttek, hanem nyílzáport zúdítottak hajtányunkra." A menekülők félúton se voltak még az állomáshoz, ketten közülük holtan zuhantak le a hajtányról. Az öt túlélő közül négyen megsebesültek, és csak az állomásfőnök Spencer-karabélyának fedezetében menekülhettek meg. Az indiánok az állomás épületét is ostromgyűrűbe fogták; némelyek a síneket szaggatták fel. Éjfél tájban kelet felől feltűnt a láthatáron egy közeledő mozdony lámpása. Az állomásfőnök megpróbált jelt adni a masinisztának: szénabálát lökött a sínekre, meggyújtotta, de hiába. A mozdonyvezető nem vette észre időben a tüzet, a szerelvény kisiklott és árokba fordult. A csejennek ilyen és hasonló akciókkal lassíthatták ugyan, de fel nem tartóztathatták útján a Tüzes Lovat. Két nap múlva egy vasutaskülönítmény visszaemelte a sínekre az indiánok szemében oly gyűlöletes szörnyeteget, s a fehér ember technikájának jelképe nemsokára friss gőzzel újjáéledt.

Két héttel később (talán ugyanezek az indiánok) száz mérföldd el nyugatabbra, Grinnell közelében szedték fel a síneket. A kelet felé tartó szerelvény mozdonya kisiklott, az indiánok megrohamozták a személykocsikat. Hanem a Union Pacific egy ideje már felfegyverezte az utasokat, a támadókat golyózápor köszöntötte; fejvesztve menekültek.

A földmérőket, az előrenyomuló vasút „éllovasait" az indiánok, akiknek területein a fehér ember inváziót előkészítve méricskéltek, spionoknak tekintették. Ezért aztán ezek az állandó támadásokat tapasztalva kikötötték, hogy csak egy-egy szakasz gyalogos katona védelme alatt hajlandók messzebbre behatolni az ellenséges földre.

„Sheridantól északra gyorsan haladtunk a csapáson, és már tizenöt-húsz mérföldnyire kint jártunk a nyílt terepen – hangzik egy földmérő beszámolója 1869 júniusából. – Körülbelül úgy haladtunk előre, mint egy poroszkáló kiránduló. Mivel egymástól úgy nagyjából egy-egy mérföldnyire lehettünk, a támadásokat gyakorlatilag el sem háríthattuk." Azon a napon a huszonöt éves Philip Schuyler mérnök volt

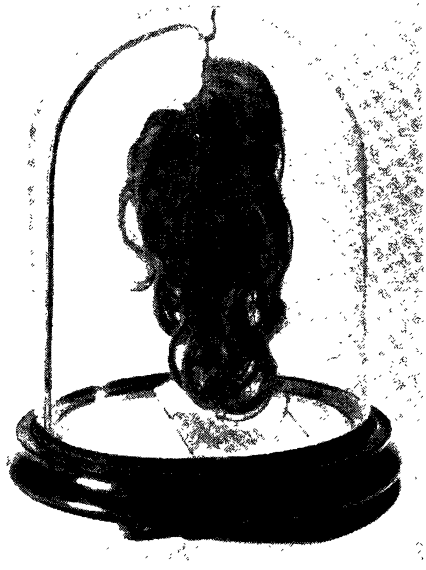
az éllovas. Szó szerint, ugyanis lóhátról szemrevételezte a terepet, hogy a legalkalmasabbnak látszó vonalat kijelölje, amikor hirtelen észrevette, hogy V alakú indián csapdába sétált. Mély, szűk szurdokból ugráltak elő jobbról-balról a rézbőrű harcosok. A mérnök lovát súrolta is egy golyó. A vadnyugati regényekből és filmekből közismert üldözési jelenet következett.

Schuyler megsarkantyúzta lovát, sorra vette az árkokat, s már-már azt hihette, lerázta üldözőit, amikor jókora csoportnyi indián zárta el az útját. Bekerítették megint. A harcosok egyre szűkítették a kört. Dühösen rázták fegyverüket, vicsorogva ingerkedtek a fiatal mérnökkel. Schuyler célzott és lőtt a legközelebbi indiánra, aki kibukott a nyergéből. A mérnök ekkor ismét megsarkantyúzta a hű állatot, és halálmegvető bátorsággal áttört a harcosok gyűrűjén, akik pokoli vijjogást hallatva vetették utána magukat s dárdáikat. A ló másodszor is megsebesült. Schuyler oldaláról lelőtték a távcsövet meg két zsebének gombját, egyébként is szitává lőttek rajta „mindent, ami nem vérzik". A csodálatos menekülésnek még nem volt vége; amikor ugyanis hősünk már-már biztonságban érezhette volna magát társainak körében, látnia kellett, hogy ez a kör is indiánok harcos gyűrűjéből szerveződik, s a végén még ő lett a „felmentő sereg". A fehér ember filmje azonban nem szakadt el, meglett a happy ending, az indiánok megfutamodtak. Idézetre fordítva a szót: „Egyhangúlag úgy határoztunk – mesélte a földmérő –, hogy megfelelő védelem nélkül nem folytatjuk munkánkat, visszatérünk inkább Sheridanbe; késő délutánra értünk oda, és még a visszaúton is végig az indiánok zaklatásait kellett elhárítanunk."

Egy hónappal e kis incidens után, amelynek a valóságban, persze a fele sem volt indiánfilm, már lovas katonák őrizték a pályatestet, és átfésülték a High Plains közeli területeit is. Parancs szerint „ellenségnek kellett tekintenünk minden indiánt". 1869. július 11-én nyolc lovasszakasz és egy zászlóalj pauní zsoldos rajtaütött Magas Bika nyári táborán Summit Springsnél. Kettős alakzatban támadtak keletről és nyugatról, gyilkos kereszttűzbe fogva a csejenneket. Pár perc múlva Magas Bika és a többi dacos fiatal harcos, a vasút ősellenségei, holtan hevertek a földön. E naptól fogva a Tüzes Ló akadálytalanul robogott Kansas fennsíkjain.

Amikor a Kansas Pacific Railroad vonala mentén 1867-

William Thompson skalpja. Az egykori tulajdonos ajándéka az omahai közkönyvtár kiállításának



ben Hancock és Custer indított irtóhadjáratot, az indiánok egy-egy vakmerő csoportja inkább északabbra, a Union Pacific területére tette át támadásainak színhelyét. Ott azonban mindössze egy nevezetesebb sikert értek el – Plum Creeknél, augusztus 6-án. Legendás vonatkisiklatás volt ez. Jóval később egy Sünkutya (Porcupine) nevű csejenn elmondta, miért is támadtak a vonatra: „A katonák legyőztek minket, elvették mindenünket. Földönfutókká lettünk. Harag támadt a szívünkben, azt mondtuk, valamit kell tennünk. Ezekben a nagy kocsikban, melyek a fém ösvényen gördülnek, bizonyára értékes dolgok vannak – talán ruházat. Ha sikerül a kocsikat leborítanunk a sínekről, kideríthetjük, mit szállít bennük a fehér ember, és elvehetjük tőle, amire nekünk is szükségünk van."

Egy nappal a szerencsétlenség után Henry M. Stanley beszélt az egyik túlélővel, brit honfitársával, William Thompsonnal, aki a Union Pacificnél dolgozott, és a távíróvezeték rendben tartása volt a feladata. A sötétség beálltakor Thompsont és négy társát kiküldték, javítsák meg az elromlott távíróvezetéket. Nem tudhatták, hogy a drótot Sünkutya és társai tépték el, s a drótokkal odakötöztek egy talpfát a sínekre: így akarták feldönteni a Tüzes Lovat. Mozdony helyett egyelőre csak a hajtány akadt fenn az öt szere-

lővel – de az alaposan. Az indiánok előugráltak rejtekükből, tüzet nyitottak, négy ember azonnal meghalt, Thompsont a karján találta el egy golyó. Egy indián akkor oda is szökkent hozzá és megskalpolta. Bár pokoli kínokat érzett, Thompson halottnak tettette magát. „El nem mondhatom – mesélte később Stanleynek –, milyen érzés az... mintha az ember fejét csak úgy letépnék. Az indián lóra pattant, elvágtatott, aztán láttam, pár lépéssel odébb elejti a skalpomat. Sikerült magamhoz venni, s így két darabban rejtőztem el. Körös-körül csak úgy hemzsegtek az indiánok. Hát nem mertem sokat kúszni-mászni. Feküdtem csak, lapultam, és hallottam közben, hogy dörmögnek a maguk nyelvén. Meg hogy ide-oda surrannak, és akadályokat raknak a sínekre. Másfél óráig feküdtem ott, mint a bölénylepény, s akkor mit hallok: vonat közeledik, halkan dübörög a távolból. Talán ha összeszedtem volna minden bátorságomat, elháríthattam volna a szerencsétlenséget; de hát éppen eléggé szerencsétlenül voltam én magam is."

A Tüzes Ló és többi kocsi az árokba borult, a mozdonyvezetőt és a fűtőt megölték. A kalauz és a szolgálati kocsi három másik alkalmazottja elmenekült. Rohantak vissza a síneken, hogy a közeledő másik tehervonatot megállítsák. Az indiánok nem értek rá az üldözésükre, egyéb dolguk is volt azzal a sok holmival, ami a teherkocsikból előkerült; ezt használta fel Thompson, és sikerült eltűnnie. Skalpját szorítva osont a magas fűben, majd inkább csak vonszolta magát, a tizenöt mérföldnyire levő Willow Island állomásra. Kollégái bekötözték a fejét, s akkor Thompson visszatért Omahába. Vitte a skalpját is, méghozzá egy vödör vízben, hogy ki ne száradjon. „A skalp – hangzik az éles szemű Stanley beszámolója – mintegy kilenc hüvelyk hosszú volt és négy hüvelyk széles. Ahogy összepöndörödve úszott a vízben, inkább vödörbe fúlt patkánynak néztem."

Thompson azt remélte, talál orvost, aki a drágaságos skalpot visszaöltögeti a fejére, de hát a plasztikai sebészet akkor még gyermekcipőben járt. Így aztán cserzésre adta a skalpját. Visszatért vele Angliába, onnét küldte el megint – ő tudja, miért – Omahába, ahol a nevezetes skalp évekig díszelgett a népkönyvtár állandó kiállításán.

Az ilyen megtorló akciókat, mint például ez a csejenn cselvetés Plum Creeknél, Sherman megbocsáthatatlan rémtetteknek minősítette: azt tartotta ugyanis, hogy a vasút-

építés a nemzet szent vállalkozása, melyet tűzzel-vassal meg kell védeni „hitvány alakok bandái" ellen. Ezek lettek volna a préríindiánok. A tábornok parancsára további gyalogoskülönítményeket vezényeltek ki az építkezés védelmére. Földmunkásokat, sínrakókat, már elkészült pályaszakaszokat őriztek a katonák. „Nem tűrjük munkánk zavarását – jelentette ki Durant „doktor". – A keleti vidékek lakói az indiánok iránt érzett minden rokonszenvük ellenére se feledjék: mivel is tartozunk azoknak, akik e mind nyugatabbra tolódó határvidéken életüket kockáztatják ügyünkért! Védelmet érdemelnek ezek az emberek, és meg is kapják tőlünk."

Egy vasúti orvos Fort Sedgwickből jelentette, hogy a katonai védelem megfelelőnek látszik, de „...az indiánok kinevetik és gúnyolják a gyalogosokat; vakmerően odalovagolnak lőtávolukba, akkor fürge pónijaik hasa alá lendülnek, kihívóan veregetik ágyékkötőjüket. Már a lovasságnak több a becsülete."

A vasúttársaság egyre keményebb „vonalát" bizonyították a pauní zsoldosok által „szállított" sziú és csejenn skalpok, amelyeket a Union Pacific büszkén mutogatott az utasoknak. George Francis Train is szerzett magának egy ilyen skalpot, amelyiken ráadásul a fül is ott fityegett, s egy újabb kirándulóünnep alkalmával, 1867 tavaszán remekül mulatott a vendégek rémületén, akiknek még a nyílvesszőt is megmutatta, amely a skalp egykori boldogtalan tulajdonosát leterítette.

Ez volt az a kirándulás, amelynek résztvevői elsőként utazhattak vonaton egészen Council Bluffsig. A Chicago & Northwestern sínpárai végre elérték a Missourit; az utazótársaságot komp vitte át Council Bluffsből Omahába. Akik New Yorkból érkeztek, összesen hatvankilenc órányi utat „mondhattak magukénak" – az újságírók ezt a technikai teljesítményt korszakalkotónak minősítették! Omahában a látogatóknak megmutatták a Missouri partján három mérföld hosszan elnyúló Union Pacific-szerelőcsarnokokat. Húsz mozdonyállás volt ott, meg egy kocsigyártó üzem, melynek napi termelése elérte már a két lapos szállítókocsit s az egy tehervagont.

Kétszázkilencven mérföldnyire – vagy tizenkét órányi vasutazásra – Omahától nyugatnak North Platte kiheverte a kártyázás, kockázás, bujálkodás korhely telét. A tevékeny

Casement fivérek a Colorado állambeli Julesburg környékén új tábort létesítettek, bevetettek kétezer kubikost – terepet egyengetni –, felküldtek ezernyolcszáz favágót és fuvarost Wyoming erdős tájaira, hogy a meleg évszak végére százezer talpfa sorakozzon Wyomingig. A legnagyobb nyárban North Platte lakosainak száma ötezerről háromszázra csökkent; a szerencsejátékosok és a kéjnők továbbálltak, hogy ezután Julesburgben kopasszák meg a vasútépítő munkásokat.

Amikor Henry Stanley 1867 augusztusában „a bűnös Julesburgöt" felkereste, kényelmes szállodát talált, elegánsan öltözött vendégekkel. „Aranyórákat láttam fityegni drága láncokon, a vacsorázók lábán lakkcsizmát! Megesküdtem volna, hogy csupa nagytőkés falatozik itt előkelően, és elállt a szavam, amikor meghallottam, hogy ezek mind csupán irodisták, jegykezelők, kasszában üldögélő, mozdonyon álldogáló alkalmazottak... Aztán betértem egy táncos mulatóba, vonzott a szépen csengő név: „Hegyek Királya". Igazán díszes volt minden zuga, a világítás is tündökletes. A földszint zsúfolásig tele, a népek hangosan beszéltek, láthatóan jól érezték magukat. A nők könnyűvérű, kalandos teremtéseknek látszottak, a férfiakon se volt mentőöv, mielőtt a bűn örömteli örvényébe vetnék magukat... A kocsmatulajdonosok éjszakánként sok száz dollárt kotornak össze a játékasztalokon; tömérdek itt a pénz, és csaknem ugyanilyen tömérdek a bolond, aki elveri... Drága luxuscikk erre a nő. Az elpazarolt pénz java része az övék. Nappal is estélyi ruhában flangálnak, övükben díszes agyú pisztoly; illatos lesz tőlük az utca pora, de a lőporfüst illatát is kedvelik, és értenek a fegyverforgatáshoz. Julesburg lakosainak száma igen gyorsan növekszik. A város, csakúgy mint elődje, North Platte, maga a megtestesült zűrzavar, ahol minden örökké változik, semmi sem maradandó."

További 140 mérfölddel nyugatabbra, a wyomingi Crow Creek mellett újabb tábor létesült. A Tüzes Lóval legbátrabban viaskodó indián törzs tiszteletére a földmérők így nevezték el: Cheyenne. Grenville Dodge tábornok megjósolta, hogy mielőtt a következő tél első hava lehull, a sínek elérik Cheyenne táborvárosát. Szinte egyetlen mérnöke sem hitt neki.

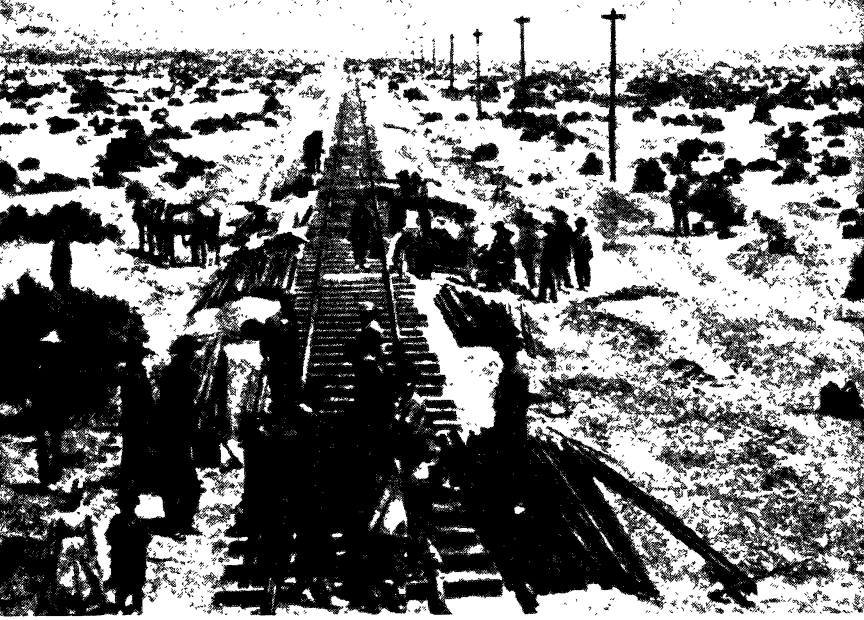
Nyár utóján és ősszel a jól szervezett munkacsapatok na-

Cheyenne, a csejenn indiánokról elnevezett „Guruló Pokol". Csak a bűnös fészek látható az egykorú képen, a kárhozott lelkek nem

ponta egy, két, olykor négy mérföldnyi vágánnyal készültek el. Council Bluffsnek, a vasút jó öreg kiindulópontjának köszönhetően a síneknek és más kellékeknek, anyagoknak nem kellett felhajókázniuk a Missourin. Járt ide-oda az omahai komp, mint az inga, szállította az árut, amit aztán a városban nyomban felpakoltak a U.P. szerelvényeire, és irány – a leggyorsabb úton! – a távoli Wyoming. Dr. Henry C. Parry október 7-én érkezett Wyomingba, és elképesztették a cheyenne-i változások. „Júliusban hagytam el Cheyenne-t, és akkor ez a táj kietlen volt, az emberek hitvány sátrakban laktak. Most a helységnek ezerötszáz lakosa, két újsága van, és persze boltok, raktárak, szállodák, éttermek, játékkaszinók stb."

Történt pedig mindez még azelőtt, hogy a sínek Cheyenne-ig értek volna. Pár hét múlva, amikor John Casement guruló főnöksége megállt Cheyenne vadonatúj pályaudvara mellett, már négyezres lélekszámú város lüktetett körös-körül. A szónoki emelvényen ott tündökölt a lelkes felirat: ISTEN HOZOTT, ÖREG CASEMENT – VASUTAZZUNK KÉZ A KÉZBEN! – A UNION PACIFIC ÉLJEN! – A NYUGATI NAGY VÍZIG ÉRJEN!

Másnap begördült az első személyvonat, és lependerült róla egy sereg aranyifjú, s a hozzájuk és bárkihez illő bárhölgyek hada. Julesburg küldte őket! Órák múlva a tehervonat is megérkezett, amely a szétszerelt épületeket, homlokzatokat, bóvliboltokat, táncparkettokat és – hogy mind-

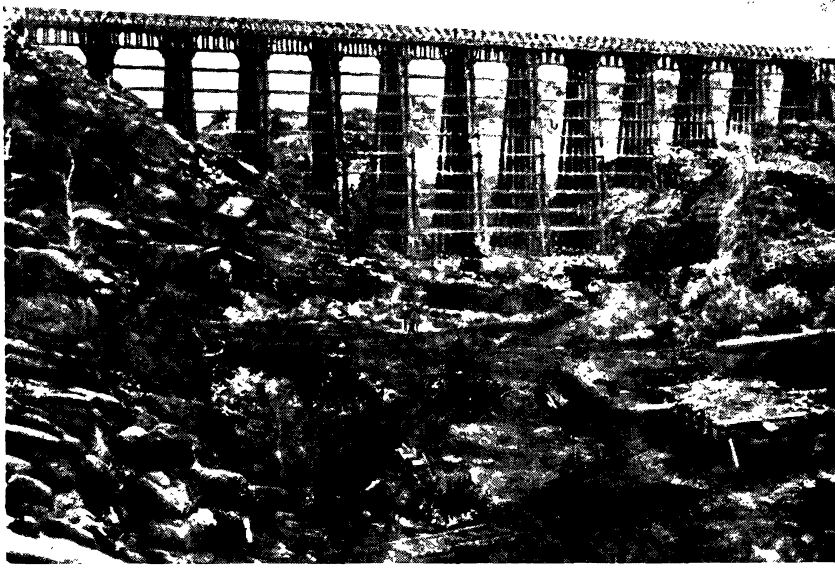


Régi „szociofotó": vágányfektetés a nevadai sivatagban

ennek teteje is legyen – a tetőket hozta. Egy fékező, aki a vonatról a peronra lépett, állítólag ezt kiáltotta: „Uraim, hölgyeim, Julesburg íme itt van!"

Samuel Bowles, a massachusettsi *Springfield Republican* világlátott főszerkesztője így írt: „Ahogy a vasút elképesztő iramban nyomult előre a széles földrész hegyein-síkjain, minden hivatalos megállóhelyen improvizált városok nőttek ki a földből... sátrak, egyszerű deszkabódék, tőzegkunyhók, amelyeket azután még ennél is egyszerűbben lebontottak, átvittek a következő helyre, vagy a legeslegegyszerűbben otthagytak... Étterem- és kocsmatulajdonosok, hazardőrök, a legkülönfélébb desperádók, a leghitványabb férfiak és nők alkották ezeknek a „Guruló Poklok"-nak a lakosságát és uszályát..." Ebből az elnevezésből: „Guruló Pokol", nyomban fogalom lett.

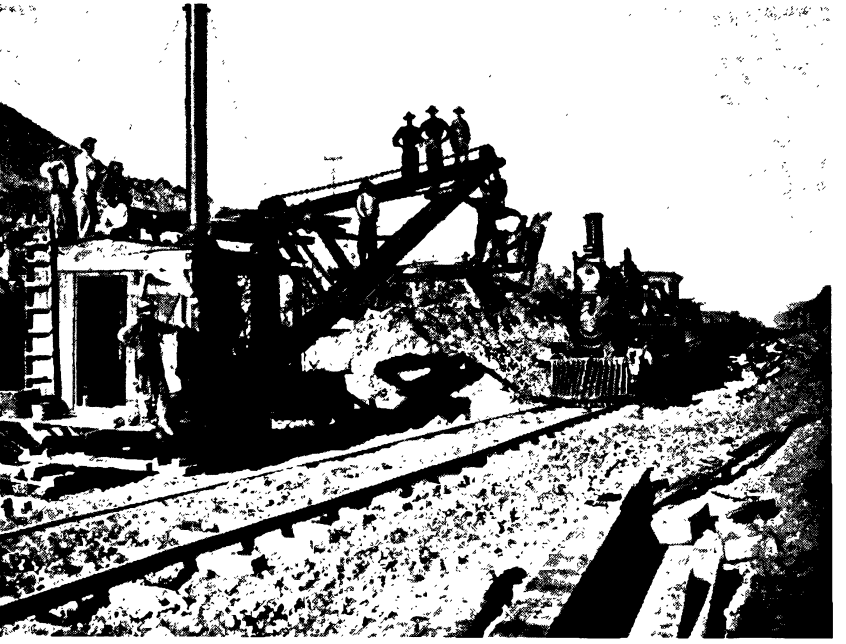
1867 végén a Union Pacific mindenesetre 540 mérföldnyire járt már – ne is mondjuk: nyugatnak – Omahától. Egy év alatt 240 mérfölddel „jött közelebb" a Nyugati Nagy Víz. Dr. Thomas Durant nem osztozott a nemzeti lelkesedésben. Nagyszerű teljesítmény ide, dagadó honkebel oda, őt mélységesen lehangolta, hogy Oliver Ames és Sidney Dillon ta-



Valóban, mintha gyufaszálakból rótták volna össze...

karos, bólingató szótöbbséggel kiakolbólította a Credit Mobilier igazgatótanácsából; s most azt sem titkolták, mit akarnak még: megfosztani őt elnökhelyettesi és vezérigazgatói székétől a U.P.-nél. Megkezdődött a kötélhúzás a pénz körül, vagyis hogy ki húzhat nagyobb hasznot a transzkontinentális vasútból, „a nép vonatából".

A Union Pacific figyelemre méltó előrehaladása azért persze leginkább a kaliforniai Négy Nagyot nyugtalanította. A U.P. 1867-es 240 mérföldjével szemben ők csak nyomorult 40-et vonultathattak fel, s ezt is csak Crocker kínai munkásainak és Strobridge kemény kezének köszönhették; az előrejutás keserveit pedig a Sierrák kemény szikláinak, amelyeken át az alagútfúrás izzasztóbb munka volt, mint a vasúti haszon lefölözéséért folytatott „kollegiális aknamunka". Sok ezer lábnyi alagút a hegy gyomrában; sok tízezer köbláb törmelék elszállítása kordékon; ráadásul a hónapokig tartó hófúvások, a lavinaveszély – nem volt napsütötte majális a kaliforniai vasútépítés. És meg kellett küzdeniük egyéb szörnyűségekkel is, mert olykor ugyanaz a végzet fenyegette a munkacsoportokat, mint húsz évvel korábban a Donner-csoportot, amely tragikusan ittpusztult: emberei

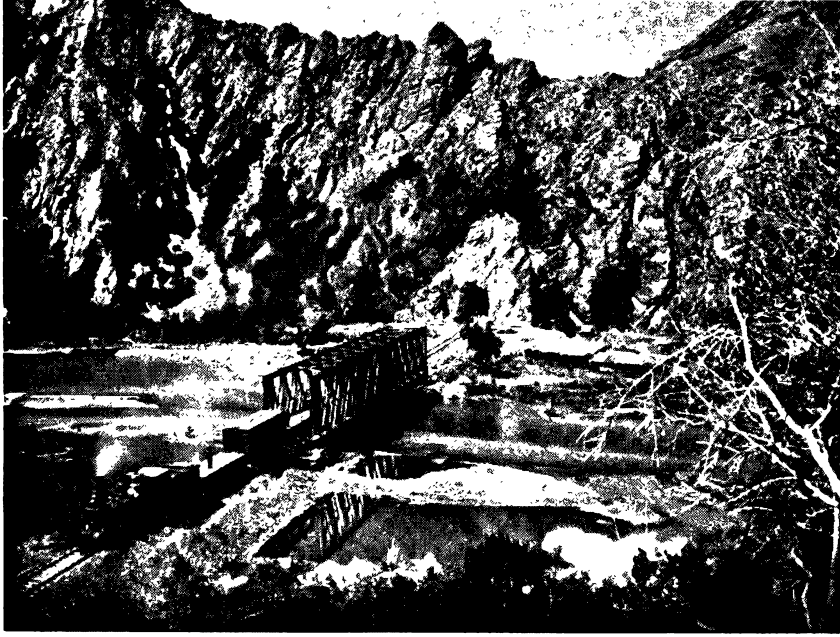


Gőzüzemű kotrógépet már csak a „földrészvasút" építésének utolsó szakaszában láttak a kubikosok

kannibálokká lettek, mielőtt a mentőkülönítmények elérték volna őket, az „Arany Nyugat" bevándorlóit.

Amikor Strobridge megtudta, hogy a Union Pacific egyik mérnöke kikémlelte a tervezett alagutak helyét, aztán világgá kürtölte, hogy a Central Pacific három éven belül a Summit-alagúttal sem készülhet el, parancsot adott: fúrjanak aknát a hegybe, mert akkor így a munkások egyszerre négyfelől is áshatják az alagutat. 1867-ben pár hónapig 8000 kínai alagútépítő munkással dolgozott, méghozzá pihenőnap nélkül, három műszakos váltással. New York-i híresztelések szerint Durant azzal dicsekedett, hogy a Union Pacific rég a kaliforniai határon lesz már, amikor a Central Pacific még mindig a fogával őrli a kőport.

A Négy Nagy a tőlük megszokott leleményességgel válaszolt erre. Hagyták egyelőre az alagutakat, nem futnak el; a vágánnyal viszont megindultak tovább, hogy mielőbb leérjenek Nevada sivatagjaira a Sierrák keleti lejtőin. S ha egyszer „vízszintesben" vannak megint, azt a pár mérföldet ami még a mormon szekta fővárosáig, Salt Lake Cityig vár



Ilyen festői tájon bukott elő a Sziklás Hegység gyomrából a 3-as számú alagút, a Weber Kanyonban

rájuk, pillanatok alatt megteszik – mielőtt a Union Pacific Utah komor vidékét elérné.

Merész elképzelés volt ez, ám a megvalósítására ott volt Strobridge. Háromezer kínait indított útnak a hegygerincen át a keleti lejtőre, ott kellett előkészíteniük a terepet. Így is hátra volt még egy bűvészmutatvány: hogyan lehet ízekre szedni és szántalpakon átvinni a Sziklás Hegységen három mozdonyt és negyven kocsit! Ez a Sierra-mászás igencsak hasonlított Hannibálnak az Alpokban tett kirándulásához; s ahogy ott a páncélozott harci elefántok, úgy csúszkáltak itt hajmeresztően a vonat alkatrészeivel megrakott szántalpak.

„De azért csak átvonszoltuk a mozdonyokat – emlékezett később Crocker vezérigazgató –, s ha többes számban beszélek, ez azt jelenti, hogy én is ott voltam, én is vonszoltam. Szántalpakon szállítottuk a holmit... vagyis fatörzsekre kötözve, mert ilyen méretekhez illő szántalp nem akadt." Ahogy végre a Tüzes Ló, a szerkocsi és a többi vagon nagy üggyel-bajjal lekecmergett a hegyről, a szállítás könnyebbik része következett. A Donner-tó mellett lovas szekerekre

Földcsuszamlás és lavina ellen védte a vasúti pályatestet megannyi ilyen faalkotmány

raktak mindent, és a kocsikaraván megindult a Truckee-be vezető döcörgős, sártengeres úton. Vittek ekéket, szerszámokat, élelmiszert, fűrészmalmokat, sok-sok tonna talpfát és vasúti sínt – futotta azokból akár ötven mérföldnyi vágányra is.

Nehéz esztendő volt ez a Central Pacific történetében, s hogy még keservesebb legyen, jöttek a lavinák, a hófúvások; a kegyetlenül jeges pusztai szél olykor harminc láb magasra tornyozta hópalotáit az éppen elkészült pályatestre. „Mire embereink ellapátolták, a hó már be is temette mögöttük a síneket" – állapította meg Crocker. Hogy a hegygerinc alagútjaihoz vezető szakaszokat el ne lepje a hó meg a jég, a társaság leszerződtette a híres skót hídépítőt, Arthur Brownt, s megbízta, építsen 40 mérföldnyi hófogó tetőt; kellett hozzá potom 65 millió lábnyi faanyag, kilencszáz tonna talpfa, szög, végül kétmillió dollár készpénz.

1867 novemberében elkészült végre a tengerszint fölött 7017 láb magasban a Summit-alagút, így már csak a sínek lefektetése volt hátra. Egy hónappal később ezt is megünnepelhették. A Négy Nagy rikító sárgára pingáltatott Sacramentóban tíz személykocsit, és meghívott 700 díszutast, Kalifornia „színe-javát", a Sierrák csúcsára, 105 mérföldes vonatozásra. Odafent a társaság hócsatát vívott, aztán kis híján megfulladt a füstben, mert a Tüzes Ló nem bírta vé-

Ritka felvétel: kínai kuli a vasútépítésen

gig a hosszú alagutat, s valahol a közepe táján leállt; sebaj, így is mindenki épségben érkezett vissza Sacramentóba, és Kalifornia nagyszerű vasútjának dicséretét zengte.

December 13-án Strobridge kínai munkásai lerakták a Sierrák keleti lejtőjén a nevadai határ felé vezető első síneket. A Central Pacificnek még hét mérföldnyi szakaszt kellett volna elkészítenie, hogy a Donner-tónál összeérjen a két pályarész, ám ezt a területet most vastag hótakaró fedte. Mivel pedig a törvény szövege szerint állami támogatást csak *folyómérföldekért,* vagyis összefüggő pályáért kaphattak, a kaliforniai társaság pénzzavarba került. De a minden hájjal megkent Collis Huntingtont ez sem állította megoldhatatlan feladat elé: tudott ő bánni politikusokkal és pénzemberekkel egyaránt; kimódolta keleten, hogy a Négy Nagy személy szerint kapjon maximális hitelt, ezekből az összegekből azután olyan irdatlan mennyiségű sínt és más anyagot vásárolhatott a Central Pacificnek, hogy harminc hajó kerülhette meg az amerikai földrészt, úton a műszaki kinccsel Kaliforniába. Tudta jól Huntington, hogy még mindig több mint ezer mérföldnyi pusztaság terpeszkedik a C.P. és a U.P. sínvégei között, ő pedig feltette magában, hogy a C.P. számára minden mérföldet elcsikar, amit csak munkásai izomerejével és verejtéke árán képes.

A nagy versenyfutás

A nagy versenyfutás tulajdonképpen 1867 tavaszán kezdődött a nebraskai North Platte-ben; igazi küzdelemmé akkor vált, amikor a Central Pacific kínai „vendégmunkásai" 1868 tavaszán legyőzték a Sierrákat, és hozzáláttak Nevada kietlen, sík terepén a pálya előkészítéséhez. A kaliforniai társaság Utah nagy medencéjéig akart elhatolni. Zöldellő, gazdag földdé varázsolták itt a sivatagot a szorgos mormonok – igazán jövedelmező zsákmány. A Négy Nagy rendkívüli magabiztosságára mi sem jellemzőbb, mint hogy egészen Wyomingig küldték előre a földmérőiket. Más kérdés, hogy ezek ott azután az ugyanilyen buzgó Union Pacific embereinek piros zászlócskáival és teodolitjaival találkozhattak.

1868 kora tavaszán a Central Pacific sínrakói elérték Renót. A polgárháború híres tábornokáról, Jesse L. Renóról elnevezett helység akkoriban még ifjú napjait élte. Mivel azonban közel volt Nevada bányavidékeihez, a telekárak máris hatalmasan felszökkentek. Huszonöt lábnyi utcai front s a hozzá tartozó „nadrágszíjtelek" már 1200 dollárba került.

Mihelyt a pályaszakaszok végén állomásépületeket emelhettek, James Strobridge és emberei a Sierrák olvadó havában újra felvonultak a Reno és Sacramento közötti rész hiányzó hét mérföldjére, és június közepén itt is minden megvolt: kirobbantották a sziklákat, elegyengették a talajt, lerakták a talpfákat, rájuk szerelték a síneket, a Négy Nagy pedig kormánytámogatásként egész vagyont vághatott zsebre. Egy újságíró, aki részt vett az első nagy sacramentói kiránduláson és feljutott a vonattal a Sierrák magasába, így jellemezte a Central Pacificet: „. . . a földrész egyik legszebb, legsimább és legszilárdabb vasútja". A kínai munkások, tette hozzá, akkor már „szedték a motyójukat, hogy a hegygerincen át a kontinens nagy belső medencéjébe jussanak".

Nemcsak a kínai munkások igyekeztek oda, hanem ezen a nyáron maga Leland Stanford is. Átkelt a hegyeken, hogy felkeresse Salt Lake Cityben Brigham Young prófétát, s a

többi mormon vezetőt. Leland igen gyakorlatias álma az volt, hogy a Central Pacific Salt Lake Cityből a Weber Kanyonon keresztül folytatja útját egészen Wyomingig. Ehhez azonban a mormonok engedélye kellett. A Négy Nagyot egy cseppet sem izgatta, hogy Young, a próféta közben már a Union Pacifickel szerződött, méghozzá kétmillió dollárért.

Előző télen Collis Huntington a belügyminiszterig hatolt a nevadai és utah-i vasútvonalak különféle terveivel, és úgy állította be a dolgot, hogy ezek kizárólag a Central Pacific ügyei. Sikerült is kicsikarnia 2,4 millió dollárt a kormánytól (a Nevadát és Utah-t átszelő „különvasút" aztán sosem épült meg; Huntington erőszakoskodása csak addig tartott, amíg az illetékeseket megfejhette).

Brigham Youngnak semmi kifogása sem volt az újabb szerződés ellen. Már csak azért sem lehetett, mert Stanford a mormon munkásoknak kétszer annyi napibért adott, mint a kínaiaknak; ez nagy csáberő volt. Végső soron az adófizetők pénzére ment a játék, ezek döntő többsége pedig nem is sejtette, hogy Utah-ban a derék mormonok két párhuzamos töltést készítenek elő, melyek közül az egyiket soha az életben semmire se fogják használni. A transzkontinentális versenyfutás lassan a tékozlás orgiája lett. De hát az amerikai polgárok olyan örömmel figyelték, miként halad a vasút ügye – és azt hitték, ez „az ő vonatuk".

Strobridge és kínai munkásai keleti irányban vezették Nevadán át a vasút vonalát. El akarták kerülni az összetűzéseket az indiánokkal; tanultak a Union Pacific és a Kansas Pacific példájából, ezért inkább munkaalkalmat kínáltak nekik, és a pahutékkal meg a sosonokkal szerződést is kötöttek. „A főnököknek szabadjegyet biztosítottunk a személyvonatokra – mondta Huntington –, embereinket pedig utasítottuk, hogy az indián köznépet mindenkor engedjék felszállni, ha a szerelvénnyel tehervagon is közlekedik." A kínaiak társaságában ettől fogva indián férfiak és nők is dolgoztak „igen természetesen, kényszer nélkül"; egy szemtanú véleménye szerint a nők szorgalma és ügyessége túltett a férfiakén.

Reno és Wadsworth között a talpfák ágyazásán együtt dolgozó kínaiak és indiánok egy nap jócskán ráijesztettek a Central Pacific vezetőségére. A dolog így esett: a pahuték (s az indiánok általában) vonzódnak a fantasztikus histó-

riákhoz, s azt mesélték a kínaiaknak, hogy Nevada sivatagában gonosz óriás kígyók élnek, amelyek csak úgy hopsza, bekapják s gyomrukban „elevenen feldolgozzák" az embert. A derék ázsiaiak erre úgy megrémültek, hogy ötszázan nyomban lerakták a szerszámot, vagyis a következő éjszaka hanyatt-homlok elindultak vissza Sacramentóba, ahol efféle veszélytől nem kell tartaniuk. Charlie Crocker bizonyára szintén elevenen lenyelt volna valakit mérgében; lovasokat menesztett a futamodók után, hogy meggyőzze őket, nem kell félniük, az indiánok csak a bolondját járatták velük.

Július 22-én a pálya elérte Wadsworth-t. Nemsokára befutott az első sacramentói vonat is. Wadsworth állomástól a kitűzött útvonal északkelet felé kanyarodott a Humboldt Range hágóin át. Ezt a sivatagos vidéket a Kalifornia felé tartó kivándorlók mindig keservesen megszenvedték: ötszáz mérföldes sávot borított fehér, napégette sziksóréteg, víz sehol, fák sehol, s a kevéske bodzától és némi szürkés aljnövényzettől eltekintve semmi vegetáció. A mozdonyok fűtőanyagát is a Sierrák erdőségeiből kellett ideszállítani; még nehezebb volt a talpfák biztosítása. A víztárolás gondja is megoldásra várt; ehhez külön tartálykocsikat készítettek.

Hidakat építeni, hegyeket hasogatni a Central Pacific többé nem vágyott; maradt a másik út, a kerülő. Crocker és Strobridge ezt választotta: a jókora S-kanyarok útját, s nem önzetlenül, hiszen a többletmérföldek nyereségtöbbletet is jelentettek a Négy Nagynak; pontosan a ráfordított pénz kétszeresét. Aztán pár év múlva már kezdődhetett is az útvonal kiigazítgatása; dollármilliókba került, hogy rendbe hozzák a nagy verseny idején kapkodva, szeszélyesen „megszerkesztett", ide-oda kígyózó pályát. Ez is a nagy verseny áldása volt.

Szeptemberben – a sínek már elhagyták Mill Cityt – egy San Franciscó-i tudósító végigment a kész pályaszakaszon. Megállapította, hogy a Central Pacific állomásainak nevét Nevada tájjellegéhez igazították: Hot Springs, Mirage, Granite Point (Hőforrások, Délibáb, Gránit Pont); szóvá tette továbbá, hogy a kormány megbízottai túlzott nagyvonalúsággal ellenőrzik és minősítik az elkészült szakaszokat, amelyekért azután a Central Pacific mérföldenként 30 000 dollárt kasszíroz be. Egy ilyen inspektor, írta a tudósító, ott állt az utolsó kocsi peronján, s ahogy a vonat ha-

ladt, csak úgy elnézegette a síneket, a talpfákat, a töltést, segítőtársa pedig a kocsi elülső felében heveredett végig a padlón, amíg édesdeden el nem aludt. „E különös eljárás magyarázata: ha az utas aludni tud, a pálya sima, egyenletes, kényelmet biztosító; tehát biztonságos. Ha ellenben az utas felébred, ezt a zötyögés, a vágányok egyenetlensége okozná; minél mélyebben alszik tehát a szakértő, annál jobb véleménnyel ébredhet az ilyképp ellenőrzött útszakasz végén."

A C.P. kétségbeesetten igyekezett, hogy előbb érjen Utah-ba, mint az U.P. Ezért aztán most már napi egy mérföldes átlaggal dolgoztak. Strobridge főépítésvezető, a Casement fivérek módszerét követve, ugyancsak létrehozta a munkavonatot, amely tizenkét vagonból állt; műhelykocsik, étkezők, hálókocsik vették körül Strodbridge magánlakosztályát.

De bármilyen energikusan űzte-hajtotta is az embereit Strobridge és Crocker, 1868 végén nem volt kétséges, hogy a nagy versenyt a Union Pacific nyeri, az ő vonaluk éri el elsőül a utah-i Ogdent, a célvárost. Sőt, akkorra a Central Pacific még a Nagy Sóstótól északra emelkedő Promontory Range-en sem vághatja keresztül magát. Brigham Young nagy bosszúságára mindkét társaság feladta eredeti tervét, hogy fővonalukat Salt Lake Cityn keresztül vezessék. A mormonok fővárosának meg kellett elégednie ugyanolyan elágazással, mint a coloradói Denvernek Cheyennenél.

Az év végére a Central Pacific vonala megközelítette a Sacramentótól 446 mérföldre fekvő nevadai Carlint. A Union Pacific a wyomingi Evanstonnál járt, nem messze Utah határától, már 995 mérföldnyire Omahától. A két vasútvonal közötti hézag 400 mérföld sem volt. (Ennek jelentős részét párhuzamosan készítették elő a mormon vállalkozók és Strobridge kínai munkásai.) Amerikán az izgalom hulláma söpört végig: a vágyva vágyott transzkontinentális vasút, amelynek a nemzet századik születésnapjára, 1876-ra kellett volna elkészülnie, minden bizonnyal hét évvel hamarább a nemzeté lesz!

Semmi kétség, a Union Pacific és a Central Pacific mérnökei igen könnyen megegyezhettek volna, hol is legyen a találkozási pont; ám a nyereséghajhászó vállalkozók inkább a költséges utah-i „párhuzamos akcióhoz" ragaszkodtak.

Csökönyösségüket előbb a Union vezetői adták fel, és belátták, hogy a Promontory Range-től nyugatra, a nevadai Humboldt Wells irányában történő talajelőkészítésnek az ő részükről semmi értelme. Le is állították azon a szakaszon a munkát, így 1869 tavaszán az ír pályamunkások különítményei visszatértek Utah síkjaira, s mindkét vasúttársaság ott buzgólkodott Ogden és Promontory között. A U.P. főmérnöke, Grenville Dodge észrevette, hogy írek és a kínaiak között heves ellenérzés feszül: „A mi ír munkásaink kialakították azt a szokást, hogy sziklarobbantó tölteteik kanócát meggyújtva nem figyelmeztették a közvetlenül felettük dolgozó kínaiakat. Emiatt sok ázsiai szenvedett súlyos sérülést. A Central Pacific emberei ezért panaszt is tettek nálam. Utasítottam az építési vállalkozókat, próbáljanak véget vetni az ilyen ellenségeskedésnek, ők azonban valami okból ezt elmulasztották. Egyik nap azután a kínaiak – akik tökéletesen tisztában voltak a helyzettel – szintén robbantottak, éspedig az írek közvetlen közelében. Most ők felejtettek el szólni. A kövek több munkásunkat eltemették. Az eredmény: végre fegyverszünet. Talán az írek is jobban tiszteltek ettől fogva a kínaiakat."

A Union Pacific nem csekély áldozattal nyerte meg az „ogdeni versenyt". Sok pénzbe, anyagi veszteségbe és emberéletbe került a dolog; és minden ugyanúgy volt, mint háború idején – minél tovább tart a küzdelem, a vezetők annál kíméletlenebbek. Így bánt az embereivel a két versengő vasúttársaság is. A Central Pacific veszteségei a balesetet szenvedett kínaiak révén jelentősebbek voltak (500–1000 fő), mint a Union Pacificéi, amelynek munkásait inkább az időjárási viszonyokból eredő betegségek s a szennyes bordélyházakban összeszedett nyavalyák tizedelték. A U.P. munkásai közül jóval többen hagyták ott a fogukat a „Guruló Pokolvárosokban" (például lövöldözések során), mint a pályaszakaszok mentén. Orvosi ellátás gyakorlatilag egyik társaságnál sem volt; törődtek viszont – szintén a háborús idők katonai felelőtlenjeinek példájára – a sajtókampánnyal: az országos sajtó a szép s az erőszakos propagandaszólamok pergőtüzével igyekezett bármi áron „győzelemre" hajszolni Union-munkást és Central-munkást.

A hosszú wyomingi tél után a U.P. vezetősége 1868 tavaszán mindent megtett, hogy a Cheyenne-től nyugatra

húzódó szakasz munkálatait gyorsítsa. Jack Casement tábornok munkavonatához fürdőkocsikat, pékkocsikat csatoltak, élelmiszerraktárát számos vagonnal bővítették, volt már nyeregkészítő műhely, konyha-, háló-, távíró- és egy henteskocsi is, összesen nyolcvan vagon. A friss húst az U.P. saját marhacsordája biztosította. Az indiánok elleni védekezésre is felkészültek: Casement mintegy ezer puskát helyeztetett el vízszintesen a kocsitetők alatt. Sherman tábornok parancsnoksága alatt ötezer gyalogos és lovas katona biztosította – államköltségen – a még szükséges védelmet. 1867–1868 telén háromezer munkás vágta a fát a Medicine Bow Range-ben, hogy a U.P.-nek talpfája legyen. A rönköket az olvadás után öszvérekkel hordatták le a töltésekhez. Ugyanakkor terepelőkészítő osztagok indultak el nyugatnak; a utah-i Echo Kanyon volt a cél. Büszke jelszavak röpködtek: hogy az év végére már Salt Lake Citynél jár majd a U.P. Józanabb vélemények szerint azonban örülhettek a vasútépítők, ha még a havazás előtt elérik a Wasatch-hegységet. Edward Ordway, aki azon a tavaszon Wyomingban járt, Fort Halleck-ben találkozott egy csapat lármás vasútépítővel. „Képviselve volt itt a világ minden civilizált nemzete, írta; de legcivilizálatlanabbjaik itták el itt a kantinokban a téli bérüket. Kőtörők, kubikosok, a legközönségesebb földmunkások és segéderőik nevezték magukat akkoriban vasútépítő szakembereknek *(navvies)* – állapította meg Ordway. – Megannyi életerős, egészséges férfi. Ami társadalmi helyzetüket vagy erkölcsi felfogásukat illeti, mit mondhatnánk: ne feledjük, hogy a természet olyan feladatok elvégzésére tette alkalmassá őket, amelyektől a finomabban húrozott lélek visszaretten."

Amikor pedig éppen nem ittak, ökölvívómérkőzéseket, ugró- és táncversenyeket rendeztek; a táncot facipős bakugrásnak is nevezhetnénk; ír balladákat bömböltek, hanem aztán – Ordway nagy meglepetésére – „több szólamban, a legszebb harmóniában előadtak egy Haydn-művet".

A hosszú tél az erdőkben bizony még ezeket az embereket is megviselte hidegével; és a munkacsapatok vezetői a végén már nem tudták munkára bírni őket. Akkor kiderült, hogy a katonaság nemcsak az indiánok elleni védelem céljait szolgálhatja alkalmasan: egy-egy lovaskülönítmény „ügyesen forgatott kardlapokkal legalább azokba munkakedvet vert, akik vonszolni tudták magukat valamelyest".

Áprilisban pályaelőkészítők egész hadserege vágott neki a még mindig mély hónak, másutt a latyaknak: irány a wyomingi Black Hills. Sínrakók ezrei követték őket. Április 16-án a pálya elérte a Sherman Summit csúcsot. 8017 láb magasan a tenger szintje fölött kanyargott itt a U.P., pontosan ezer lábbal főzve le a kaliforniaiak Summit-alagútját. Grenville Dodge mérte ki ezt a hágót még 1865-ben, és „Sherman tábornokról, a sereg leghórihorgasabb generálisáról" nevezte el. Maga Durant is odautazott New Yorkból, hogy saját keze munkájával igazítsa pontos helyére az utolsó sínt. A „doktor" meg nem állhatta, hogy ne táviratozzon büszkélkedőn a kaliforniaiaknak. Leland Stanford udvariasan válaszolt: „Örömmel engedjük át önöknek a győzelmi pálmát; 7017 láb tökéletesen elegendő volt a mi becsvágyunk maradéktalan kielégítésére." Ez idő tájt Durant elkeseredett küzdelmet folytatott két ragadozótársával, Sidney Dillonnal és Oakes Amesszel, és annyira haragudott Grenville Dodge-ra, aki továbbra sem akarta támogatni kétes machinációit, hogy elhatározta: az első adandó alkalommal meneszti a főmérnököt.

Míg a vasút fejesei odafent a Sherman Summiton ünnepeltek, a hídépítők pár mérföldnyire onnét, a nyugati lejtőn egy faalkotmány tákolásával foglalkoztak. A rönkfából épült híd 720 láb hosszú volt, 140 láb magas, vagyis a Union Pacific eddigi leghatalmasabb vasúti hídja; a Dale Creeket szelte át, és a szélfútta kanyonban veszedelmesen imbolygott. A kormány ellenőrei tisztességgel ellenálltak, nem akarták átvenni; csak akkor enyhültek meg, amikor Durant ígéretet tett, hogy a kétes alkotmányt kötelekkel rögzítteti, majd egy éven belül vasszerkezettel cseréli fel. Most már keresztülgördülhetett rajta az első vonat; de hát a szép szó nem életbiztosítás, így aztán sokan érezték „a világ legmagasabb vasúti hídján" áthaladva, hogy mintha fogpiszkálókból készült tákolmányon billegnének – a pokol torka felett.

Jack Casement nem sokat törődött a hitványul összeeszkábált híddal; folytatta a vágányrakást Laramie City felé. A piperkőc Silas Seymour, aki még mindig Durant „műszaki tanácsadója" volt (érdemben külszolgálati ügynök és spicli), szeretőjének és színesbőrű szolgáinak kíséretében ismét megjelent a tettek mezején. Fontos feladatot kapott Duranttól, aki megint csak könnyen akart pénzt

keresni – ezúttal Laramie City felparcellázásával. Seymour „kiszivárogtatta" a hírt, hogy a Dodge által eredetileg Cheyenne-be tervezett fűtőházak és műhelyek Laramie-be kerülnek át. Így persze nyomban magasba szöktek a telekárak, s egy hét múlva már uzsoraáron keltek el a parcellák. Ahogy a sínek május elején a helységet elérték, szennyárként özönlött át Laramie-ba Cheyenne 10 000 főnyi lakosságának csaknem 90 százaléka. Egyetlen éjszaka fölverték sátrukat az új helyen – értsd, áthurcolták az összetákolható rablótanyákat.

Vad idők köszöntöttek Laramie-re; s hogy az erőszak uralma teljes legyen, hozzájárultak ehhez azok a férfiak is, akik az önkéntesen gyakorolt népigazság jegyében próbáltak cselekedni: az úgynevezett „vigilánsok". Miután a boltosok meglincseltek egy „Kölyök" nevű desperádót, lövöldözés tört ki a „Belle of the West"-ben, a hírhedt táncos mulatóban. (Öt halott, tizenöt sebesült.) Az eltökélt vigilánsok elkaptak négy bandität, és felkötötték őket a Union Pacific állomásépülete melletti távírópóznákra. A nem sokkal később odaérkezett újságírók egyikének, aki tudósítást akart írni az esetről, azt mesélték, hogy ezek négyen póznamászás közben szegték a nyakukat.

Kocsmárosok, szerencsejátékosok és más csirkefogók végül Bentonba tették át székhelyüket; ez volt a „Guruló Pokol" útjának következő állomása.

Durant és Seymour, Dodge eredeti tervét megváltoztatva, Casement és Reed haragját hívta ki. Laramie City és a Laramie Plains között eléggé egyenetlen terep várta a pályaelőkészítőket, ezért aztán a munka gyorsítása érdekében Seymour új vonalvezetést javasolt: a Rock Creek és a Medicine Bow River völgyén át. Igaz, ez húsz mérföld kerülő utat jelentett, de gyorsabb előrehaladást, a vasút tulajdonosainak pedig könnyen megkereshető kétmillió dollárt. Ebben az időben Dodge, Iowa egyik kongresszusi képviselőjeként, éppen Washingtonban tartózkodott, ahol – továbbra is mint az épülő vasút főmérnöke – a Union Pacificnek kedvező törvénymódosításon munkálkodott. Itt érte május elején Sam Reed távirata, amelyből pontosan értesült Seymour és Durant beavatkozásáról. Dodge azonnal csomagolt.

Cheyenne kivételes csomóponthelyzetét Dodge szinte természeti adottságnak tekintette: itt csatlakozik a U.P.-hez

a denveri vonal. Szilárdan eltökélte, hogy nem tűri Durant beleszólását; Laramie nem léphet Cheyenne helyébe. Seymour új tervét egyébként Dodge ugyanolyan szakszerűtlennek tartotta, amilyen kontárnak az ezredest magát. Három évvel korábban elődje, Peter Dey lázadt fel, amikor Seymour az Omaha-vonal tekervényesítésére adott neki parancsot; most Dodge nem egyeztethette össze hivatásának etikájával, hogy efféle módosítást elfogadjon. Ő azonban nem adta be a felmondását, mint annak idején Dey, hanem táviratozott Oliver Amesnek, a U.P. elnökének, és támogatását kérte. Aztán felült a wyomingi vonatra, és várta a leszámolást.

Cheyenne-be érkezve megtudta, miképp rendelkezett Durant a szerelőműhelyek Laramie-be történő áthelyezéséről; valamint hogy a Seymour-féle kacskaringósított vonal munkálatai is megkezdődtek. Dodge sietve visszavonta Durant parancsát, magánkocsiját mozdonyhoz kapcsoltatta és Laramie-be száguldott. Véletlenül mindjárt találkozott Duranttal, a város szokás szerint játékkaszinókkal és táncos mulatókkal szegélyezett főutcáján. Mint Dodge később beszámolt róla, nem volt baráti ez a találkozás. Közölte Duranttal, hogy egyelőre még ő a U.P. főmérnöke, és nem tűr beavatkozást a műszaki ügymenetbe. „A Union Pacificnek dolgozó munkások tőlem kapják az utasításokat, nem öntől – mondta Dodge. – S ha ön a szüntelen okvetetlenkedését abba nem hagyja, bajok lesznek – a kormánnyal, a hadsereggel, magukkal az emberekkel is." Durant tudta, milyen remek összeköttetései vannak Dodge-nak kormánykörökben és a seregnél – így hát udvariasan hallgatott. A főmérnök pedig sarkon fordult, és hosszú léptekkel visszatért Laramie vasútállomására.

Hanem a Seymour-féle új vonal munkálatai már jóval előbbre tartottak, semhogy leállíthatta volna rajta az embereket.

A Casement fivérek új szerződése mérföldenként nyolcszáz dollár kifizetését jelentette a társaságnak, ha egy nap két mérföldnél rövidebb szakasz készült el, s ha két mérföldnél több, mérföldenként ezerkétszáz dollár különdíjét. Ezen a nyáron a U.P. és építési vállalkozói tízezer embert vetettek be Utah északkeleti részén és Wyomingban. Három évi „gyakorlóidő" után Sam Reed és a Casement fivérek, valamint segítőik rengeteg tapasztalatra tettek szert, és a

tervező-szervező munka igazi mesterei lettek. Tudták már, hogyan kell kiszámítani a szükséges anyagmennyiséget, felismerték az időtanulmányok jelentőségét – mielőtt ezeknek a módszereknek egyáltalán nevet adott volna a szakma; most azonban a sínrakók gyors előrehaladásának tudata olyan rendkívüli súllyal nehezedett a terep előkészítésén dolgozókra, hogy munkájuk minősége romlani kezdett, s a kormány megbízottja joggal beszélhetett „hevenyészve elvégzett, veszedelmesen laza" alapozásról. Egy próbautat követően Oliver Ames is elismerte, hogy a vonal elkészülte után ki kell javítani az emelkedőket és a kanyarokat, „jóllehet ez tetemes többletkiadásokkal jár majd".

A Union Pacificnek Mary's Creeknél kellett volna az első alagutat építenie. A leleményes Casement fivérek azonban meg akarták takarítani az időt, amit a meredeken előreugró homokkőnyúlvány átfúrása elrabolt volna; inkább megkerülték a hegyet, s néhány mérfölddel meghosszabbítva a vonalat, maguk mögött hagyták az alagúttal bíbelődő szakembereket.

Július közepén a U.P. újabb helység létesítését határozta el, amelyet azután valaki ironikusan épp az elhunyt Thomas Hart Benton szenátorról nevezett el. A szenátor köztudomásúlag hosszú éveken át harcolt a 38. szélességi fokot követő vasútvonalért. A róla elnevezett helység – hajszálpontosan az ellenfelei által képviselt 42. szélességi fokon jött létre. Nem messze Bentontól ott állt Sherman tábornok katonáinak támaszpontja, a Fort Fred Steele. Durant ügynökei kihasználták a támaszpont közelségét, hogy a bentoni telkek árát a csillagokig srófolják, mondván: a hadsereg biztonságot nyújt. Igaz, hogy maguk az utak nem voltak biztonságosak örökös sártengerükkel. Nyáridőben bokáig ért a sziksó, a víznek egy dollár volt hordója, ráadásul a három mérföldnyire levő North Platte folyóról hozták. Eltelt két hónap, és Benton kísértetvárossá csendesült.

Igaz, amíg a „Pokol" kerekei itt ragadtak a dágványba, ez a hely is ugyanúgy „sziporkázott", mint elődei. Bentonnak sok-sok lakosa, huszonhárom ivója és öt táncos mulatója volt. Napjában kétszer érkeztek kelet felől a roskadásig rakott tehervonatok, hozták tonnaszám az árut, amit azután javarészt tovább is vittek nyugatnak a postakocsik. „Naponta tíz órát kavargott e szennyhelyen a vasutasok, mexikóiak és indiánok, szerencsejátékosok, palifogók, kocs-

márosok, kereskedők, bányászok és öszvérhajcsárok tarka sokasága – jegyezte fel egy tudósító, John Hanson Beadle. – Ahogy megérkeztem e sátrakból és cölöpépítményekből álló városba, az utcákat mindenütt nyolc hüvelyknyi vastagságú fehér por borította, a külnegyedek úgy festettek, mintha piszkos mészkőből faragták volna valamennyit – a lehető legtorzabbá. Ha a jövevény végigment egy ilyen promenádon szép sötét ruhában, pillanatok alatt olyan volt, mint egy svábbogár, amelyik épp liszteshordón át araszol..."

Samuel Bowles, a lapszerkesztő úgy találta: Benton nappal undorító, éjjel életveszélyes. „Az emberiség söpredéke, elvetemült alakok gyülekezőhelye... Ezek itt csaknem mind mocskosak, kívül-belül, a leggonoszabb bűnök bacilusgazdái; naponta általában egy-egy halott, persze gyilkosság áldozata; aki él, az játszik, züllik, verklizenére szökdel, lop, bujálkodik; ez Benton. Mint elődei, szintén a korrupcióból és a törvényszegések tarka sokaságából élt, s még ezen a száraz éghajlaton is elevenen rohadt volna el, ha kurta léte meghaladja a hatvan napot. Hanem már néhány hét elteltével szedelőzködni kezdtek a bódések, odébbálltak ötvenszáz mérföldderel nyugatabbra – s folytatták csalóka tündöklésüket megint pár kurta pillanat erejéig. Honnét jöttek, hová lettek ezek az emberek, amikor a vasútépítés befejeződött, és többé semmi keresnivalójuk nem volt erre – ki tudja. Némelyek szerint a pokol volt a hazájuk, az köpte ki, az nyelte el őket – hát amilyen ördögi dolgokban e földön gyakorolták magukat, bizonyos, hogy csak még alkalmasabbak lettek végül a sátán szolgálatára."

Mielőtt kimúlt volna a város, mintegy végtisztességül, néhány sátrat félkész épületekkel helyettesítettek. Chicagóból hozták ezeket az építészeti csodákat, amelyek félhomályban „élethű téglaháznak" látszottak, csak közelebbi szemlélődés nyomán derült ki, hogy mind festett deszka. „A legnyomorúságosabb hely, ahol életemben jártam", írta haza a feleségének Jack Casement a 42. szélességi fokon épült Bentonról.

Augusztus forrósága bénította a munkát – és Utah még sok-sok mérföldnyire volt, túl a nyugati ég alján. Casementet ingerelte és dühítette az örökös turistainvázió: ez is Durant és Seymour műve. Csődítették a népeket, hadd lássák „vasútjukat".

Ennek a nyárnak is megvolt a különleges kirándulócso-

portja: Ulysses Grant tábornok, a republikánusok elnökjelöltje jött el a vasúthoz. Ahogy az elnökjelöltek manapság is mindenféle utazgatással bizonyítják széles látókörüket és rátermettségüket, Grant a Nyugatot járta be, hogy a transzkontinentális vasút és az „indiánkérdés" iránti érdeklődését érdemrendként tűzhesse saját mellére. Július végén érkezett, nyolc tábornok, köztük Sherman és Sheridan, kíséretében Laramie Citybe. Durant időközben elérte a Union Pacific igazgatótanácsánál, hogy őt bízzák meg az építkezés tényleges vezetésével. Ebben a biztonságos tudatban beszélt azután Grant tábornokkal, és Dodge felmentését javasolta. A tábornok nem akart dönteni, amíg Dodge-ot is meg nem hallgatta. A főmérnök éppen Utah-ban járt, ahol a terep előkészítését ellenőrizte. Most táviratilag Fort Sandersbe hívták, ahol Grant, Durant, Dillon és Seymour várta megbeszélésre. A tárgyalásokra magas politikai kérdések is rávetették árnyékukat. Horatio Seymour, Silas Seymour fivére, mint a demokraták elnökjelöltje, Grant legközvetlenebb ellenlábasa volt. Amennyiben Horatio Seymour befut, Durant számíthatott rá, hogy Silas révén közvetlen befolyást gyakorolhat az Egyesült Államok elnökére. Hanem abban tényleg csak a legfanatikusabb demokraták bízhattak, hogy Grant tábornokkal, a polgárháború legendás hősével szemben bárkinek esélyei lehetnek. Ha viszont Grant lesz az elnök, katonatársa, Dodge tábornok lehetne a legeredményesebb közvetítő a U.P. és a kormány között.

A nagy szembesítésre 1868. július 26-án került sor a Fort Sanders-i tiszti klubban, vagyis egy pompázatosan feldíszített vadnyugati gerendaházban. Grant, Sherman és Sheridan civilben volt. Belépett Dodge, karcsún és napbarnított arccal, fején masinisztasapkával, fényes csizmában. Durant sajtszínű arcán elszántság ült; bő, fekete, nyári kordbársony öltönyt viselt, mellényén vastag arany óralánc himbálózott. A Credit Mobilier-t képviselő Dillon, sötét zakóban és szürke nadrágban, mintha a nagytőkés viccfigurájaként lépett volna ki egy vígjátékból. Seymour, szokásához híven jól fésülten, meghúzódott a háttérben.

Ha Dodge emlékezésének hitelt adhatunk, Grant tábornok nyitotta meg „az értekezletet". A maga száraz stílusában beszélt a nehézségekről, melyekkel a hadseregnek meg kell küzdenie, hogy az ellenséges érzületű indiánokat elrettentse, a terepmunkások és sínrakók ellen intézendő

támadásaikat elhárítsa. Miután a kormányzat ilyen sok pénzt áldoz erre, elvárhatja, hogy a vasút építői között béke honoljon.

Ekkor Durant azonnal támadott. Azzal vádolta Dodge-ot, hogy az előkészítő felmérésekre hatalmas összegeket pazarolt, túlzottan költséges útvonalakat jelölt ki; nem hallgat munkatársai tanácsára, a társaság ellen bőszíti a mormonokat, mert a vasutat Salt Lake Citytől északra vezeti el. Grant Dodge-ra pillantott.

„Ha Durant, vagy a Union Pacific bármely más alkalmazottja, vagy a kormányból akárki, megváltoztatja az általam kijelölt útvonalat – jelentette ki ellentmondást nem tűrő hangon Dodge –, leköszönök a vasút építésénél viselt tisztemről."

Pár másodperces halálos csend következett, akkor Grant e szavakkal törte meg a hallgatást: „A kormány elvárja a vasúttársaságtól, hogy teljesítse kötelességét. A kormány elvárja Dodge tábornoktól, hogy szolgálati helyén, a vasút főmérnöki tisztségében megmarad, amíg a munkálatok be nem fejeződnek."

Durant realista volt. Tudta, hogy Grant, aki ezeket a szavakat érdemben hozzá intézte, néhány hónapon belül – hacsak valami csoda nem történik – az Egyesült Államok elnöke lesz; egyetlen pillanatig habozott csupán. Akkor Dodge-hoz fordult. „Visszavonom ellenvetéseimet – mondta. – Mindőnk óhaja, hogy Dodge a vasútnál maradjon."

Eddig Dodge verziója. A jelenlevők közül senki más nem jegyzett föl semmi érdemlegeset erről a Dodge–Durant konfrontációról.

Dodge visszatért Utah-ba. Mialatt a U.P. sínrakói Wyoming vörös sivatagának vigasztalan, forró ege alatt verítékeztek, a főmérnök felkereste a Central Pacificnél dolgozó kollégáját, Samuel Montague-t. A tőle megszokott nyíltság jellemezte szavait, amikor a kaliforniai főmérnökkel közölte: a United Pacific vágányszakasza 1869 tavaszára eléri Ogdent. Idő és pénz megtakarítása céljából ésszerű lenne, javasolta, ha a két vasúttársaság megegyezne, hol találkoznak végül. Dodge valamely Ogdentől nyugatra meghatározandó pontot ajánlott. Ezt Montague elutasította. Csak folytatódjék a nagy versenyfutás, kerül, amibe kerül.

Nyár vége felé naponta csapatostul érkeztek az újságírók keletről, és tudósításaikat a partvidék lapjainak olvasó-

közönsége „frontbeszámolókként" élvezhette. Beszámoltak minden mérföldről, fél mérföldről, negyed mérföldről, amennyivel a „sereg" ismét közelebb jutott az utah-i Wasatch-hegységhez. „Sherman, győztes légióival Atlantából Savannah felé vonulva, nem nyújtott ilyen fölséges látványt, mint ez a színjáték itt: ahogy ez a munkáshad Omahától gyalogszerrel Sacramento felé nyomul. Ismeretlen sivatagokat gyűrnek maguk alá, ember nem járta hegyeket másznak meg, rejtelmes vadonok uraivá lesznek, s mindezt azért, hogy a modern kor haladásának és civilizációjának szimbólumával Amerikánk széles mellkasát övezzék."

Október végén a U.P. vágánya alig pár mérföldnyire járt csak Utah határától. Hajnalonta kezdte vékony jég borítani a víztartó edényeket, s ez a közelítő tél jele volt. Novemberben elérték a Bear Rivert, Jim Bridger és „hegyi emberei" régi prémvadász területét. Az edzett prémvadászok, akik megszokták a nyersebb mulatságokat, ezúttal is otthon erezték volna magukat Bear Cityben; hanem az még őket is felháborította volna, ami november 19-én történt. Egy banditacsoport, amelynek tagjait korábban a vigilánsok elűzték innen, visszatért, felgyújtotta a városi börtönt, majd a *Frontier Index* című újság irodáját – ez a vándorló hírharang Fort Kearnytől követte nyugatnak a vasút vonalát – annak rendje és módja szerint kifosztotta. Ráadásul azt se tudta senki, miért. Talán azt hitték a banditák, hogy a lap kiadója a vigilánsok vezére; talán az idegesítette őket, hogy a derék főszerkesztő, aki demokrata volt és Seymour-párti, egyik vezércikkében „whiskytől puffadt, indián asszonyokat meggyalázó, házasságtörő, pukkancs, niggerimádó szuperzsarnok"-nak nevezte Ulysses S. Grant tábornokot, a republikánusok szemefényét. Akárhogy is: Bear River City csakhamar megtért a halva született városok örök vadászmezőjére. Egy utazó, aki a következő évben vetődött erre, följegyezte, hogy egyéb se maradt ott, mint „pár cölöp, düledező kémények, törött üvegek és horpadt osztrigásdobozok".

Decemberben már heves hófúvások akadályozták a terepegyengetők és a sínrakók munkáját. Átlépték viszont Utah határát. A munkacsapatok felvigyázói mindennap várták a parancsot: vonuljanak téli táborba. Hanem 1868–1869 telén nem adatott pihenő: Durant megrémült a C.P. lendületes előretörése láttán, féltette a Utah-ban mérföldenként nyer-

hető sok-sok dollárt és pompás földjuttatást, amely a Négy Nagyot gazdagíthatná, ezért rávette a Union Pacific igazgatóit, szorgalmazzák minden módon a munkát, jussanak minél messzebbre a sínrakók a Wasatch Range gerincén. Most a U.P. embereire ugyanolyan megpróbáltatások vártak, amilyenekkel annak idején a C.P.-nek a Sierrákban kellett megküzdenie. Hóba temetett farönköket ráncigálhattak, csákánnyal törhették, keservesen lapátolhatták a jeget, fagyott rögökre fektethették a síneket, és meg kellett tanulniuk az alagútrobbantás mesterségét is – az Echo és a Weber Kanyon vörös homokkövében.

Dodge természetesen ugyanúgy nyerni akart a C.P.-vel vívott versenyben, mint Durant, s így azon volt, hogy a U.P. mielőbb elérje Ogdent; hanem azt nem tagadhatta, hogy ilyen képtelen körülmények között az építkezés iszonyúan költséges – saját becslése szerint több mint tízmillió dollárt emészt fel. És azt is be kellett ismernie, hogy a Bear Rivertől nyugatra húzódó vágány „közlekedésre nem alkalmas. Alig múlik el nap baleset nélkül, vonataink sorra kisiklanak", idézte a szállítási részleg vezetőjének panaszát. Dodge az egyik ellenőrző szemle során látta, hogyan billen le egy szerelvény a töltésről, hogyan borul fel. Egy újságíró, akit a kemény tél sem riasztott el „a frontról", beszámolt róla, hogy a síneket egyszerűen hóra és jégre helyezik, vagyis a vágány, talpfástul, sok helyütt majd a levegőben lötyög, ha bekövetkezik az olvadás. Megjövendölte, hogy egész töltésszakaszok fognak besüppedni a szerelvények súlya alatt – olyan laza az alapozás. Félni lehet, hogy egy-egy szerelvény így a folyóba csúszik. A tovább szaporodó balesetek mind több építőmunkás életét követelték. Ha a munkások panaszkodtak, a művezetők a hagyományos előítélet szításával próbálták meggyőzni őket: csak nem akarják, hogy azok a ferde szemű sárgaságok lefőzzék őket? Előbb érjenek Ogdenbe, mint mi? Soha! És Jack Casement talált embereket, akik hajlandók voltak napszállta után, lámpások fényénél, farkasordító hidegben is dolgozni.

A karácsonyt Wasatch elérésével ünnepelték. Már csak hatvanhét mérföldnyire volt Ogden. Durant is odarobogott gyors, kényelmes privátkocsijában. Hogy együtt ünnepeljen az Egyszerű Emberrel. Méteres hó borította a földet. „A helység egyetlen szállodájának éttermében a hőmérséklet mínusz húsz fokra süllyedt – írta John H. Beadle. – Ha a

forró kávé lecsöppent, megfagyott nyomban. A tányérra ráfagyott a mártás, kőkemény volt a vaj." A 28 éves indianai John Beadle, aki a Michigan State College végzőse, a polgárháborúban pedig katona volt, „halálra ítélt" tüdőbetegként ment nyugatra, ott csodával határos módon meggyógyult, most a *Cincinnati Commercial* tudósítójaként dolgozott, és lapját rendszeresen ellátta a vasútépítés híreivel.

Jack Casement riasztotta Durantot: embereik közül sokan alig állnak már a lábukon. Durant azt felelte, kettőzze meg a béreket, és mindenképpen folytassák a munkát. Ám ez csak szép szó maradt, mert a munkások hetek óta semmiféle bért nem kaptak. Karácsony hetében a Credit Mobilier ez évben ötödször juttatta pompás osztalékhoz részvényeseinek kis körét (melyben több kongresszusi képviselőt is találunk), miközben a Union Pacific Railroad Companyt hatmillió dollár adósság terhelte. A vasúttársaság nem tudta fizetni az építési vállalkozókat és nem volt munkása. A kormány ellenőrei ráadásul nem voltak hajlandók átvenni néhány frissen elkészült pályaszakaszt, ezzel a várt szubvenciók is elmaradtak. New Yorkban az egykori selyemkereskedő, Jim Fisk, kétes hírű spekuláns pénzember, bírósági eljárással fenyegetőzött – perelni akarta a vasutat, hogy a végén magához ragadhassa irányítását. Brigham Young, a mormonok prófétája mind erőteljesebben követelte a mormon terepegyengetőknek járó pénzt, és még az oly optimista Jack Casement is panaszt emelt, hogy a társaság 100 000 dollárral az adósa. „A bankokat szétvetik a U.P. váltói – mondta. Ha a társaság nem küld hamar pénzt, a csőd szélére juttatja az egész országot."

Bár Dillon, a Credit Mobilier nagyfőnöke csakúgy felelős volt a vasúttal kapcsolatos pénzügyi nehézségekért, mint Durant, a társaság tagjai mégis a „dokit" hibáztatták: túlságosan jól ismerték már kapzsiságát, gátlástalan módszereit. Tudták, hogy Durant és Seymour csendestárs bizonyos cégeknél, amelyek iszonyatosan felsrófolt áron adnak el anyagokat a U.P.-nek; hogy Durant számos szerződéskötésben „részes" tíz százalék erejéig; hogy az építésvezetőket utasította, hamisítsák meg jelentéseikben a „ráfordított" anyagmennyiségeket a kétszeresükre; s hogy Seymour még a kisebb vállalkozóktól is hálapénzt kap. Herbert Hoxie, aki 1865-ben pénzt kapott Duranttól, mert építési szerződését a Credit Mobilier-re ruházta át, aggodalmát

fejezte ki, hogy Durant netán túlságosan messzire ment a manipulációival; baráti körben kijelentette továbbá, hogy a „doktor" klikkje „a velejéig korrupt".

Ám ezen a télen a legsúlyosabb csapást a belügyminiszter mérte a U.P.-re: parancsot adott, hogy állítsák le végérvényesen az építkezést Echo Summit magasságában, Ogdentől negyven mérföldnyire keletnek! Amikor ez a rendelkezés Utah-ba megérkezett, a társaság vágánya már több mérfölddel nyugatabbra járt a miniszter által végpontként megnevezett hegycsúcstól. A társaság igazgatói abban bíztak, hogy az Ogdenig lefektetendő sínekért várható állami támogatás kihúzza őket a csávából. Most befejezni az építkezést: a legteljesebb csődöt jelentette volna. Az igazgatók arra gyanakodtak, hogy Collis Huntington, a ravasz róka módolta ki a kormánynál ezt a rendelkezést, ő fogadtatta el a Central Pacific utah-i terveit „egyedül üdvözítőnek"; így hát a belügyminisztériumi határozatnak kizárólag politikai okai lehettek. A U.P. vezérkara ezért úgy határozott, hogy – folytatják a munkát. Bíztak benne, hogy pár héten belül Dodge jó barátja, Grant tábornok elnök lesz végre, s új belügyminisztert nevez ki. Az építési tilalommal tehát nem kell törődni. Továbbá hozzáláttak bizonyos kapcsolatok kiépítéséhez: olyan kongresszusi képviselőkkel, akik eddig nem élvezték a Credit Mobilier részvényosztalékait.

1869. március 8-án, négy nappal azután, hogy Grant tábornokot elnökké választották, Jack Casement munkacsapatai lerakták Ogden állomásépülete előtt az utolsó síneket; a kész vágányra már délután begördült a Tüzes Ló. Füttyögött teli „tüdőből", mintha a helyi rezesbandát akarná túlharsogni. Dodge és Reed is jelen volt. Nemcsak az ogdeni győzelmet ünnepelték, hanem a frissen vett hírt, hogy Grant elnök a kormány első ülésén eltörölte a U.P. munkáját leállító korábbi rendelkezést.

Az ünnepségek végeztével Casement és emberei ismét munkához láttak. Már egy hónap múlva elérték Corinne-t; ez a helység volt az utolsó előtti „Guruló Pokol", melyet a vasútépítés hozott e világra minden bűnök fertőjéül. A város nevét a U.P. egyik telekspekulánsa adta – leányának kívánt így méltó emlékjelet állítani. (Később megbánta.) És folyt a reklámhadjárat, dicsőítve „a Sziklás Hegység Chicagóját", amely nem a mormon maradiságot, hanem a haladás szellemét élteti. Pár hét múlva Charles Savage odautazott, hogy

lefényképezze a vurstlis várost; megállapította, hogy az egész helység „a pálya rútabbik oldalán áll". John Beadle, aki rövid ideig a helyi lap főszerkesztője volt, büszkén állította: a városban „minden van"; így például volt máris „nyolcvan *nymphe du pavé,* akiket a „hegyi angol" népnyelv »foltos galambok«-nak nevez... Egészében azonban békés, nyugalmas hely volt... A vasárnap általában incidensek nélkül zajlott: a férfiak többsége vadászni ment, a »lányok« táncoltak vagy berúgtak."

Most már csak ötven mérföld választotta el a nagy küzdelem mérkőzőit. Nem volt kétséges, hogy valahol a Promontory Range térségében találkoznak majd. A pontos helyet azonban sem a U.P., sem a C.P. vezetői nem igyekeztek meghatározni. Mint két kimerült, egymással nem bíró sereg a hosszú csata vége felé, így próbált mindkét vasúttársaság a legkülönbözőbb cselfogásokkal és alattomos akciókkal előnyt biztosítani magának. Vágányaik zúzottkő ágyazásai hosszú darabon párhuzamosan futottak: mert a C.P. makacsul Ogden felé törekedett, a U.P. pedig csak épített, bele a vak világba – a lényeg az, hogy minél több mérföldnyi vágánya vezessen nyugatnak. Az idő- és pénzpazarlás ékes példája volt a Big Trestle (Nagy Faváz) és a Big Fill (Nagy Töltés) párhuzam-esete. A U.P. gerendatákolmánya alig százötven lábnyira állt a C. P. földhányásától, és mindkettő ugyanannak a mély patakmedernek a leküzdését szolgálta volna. A Central Pacific 1869 februárjában és márciusában 55 emberrel és 250 fogattal hordta ebbe a kanyonba a földet. Amikor a Union Pacific is a kanyonig ért, Seymour nem óhajtott időt pazarolni a töltésépítéssel, inkább gerendahidat tákoltatott össze. Egy újságíró felháborodottan írt a hitvány alkotmányról: „A keresztgerendák összekötése igen ügyetlen. És közben szinte egy karnyújtásnyira ott a Central Pacific szép, erős töltése, amelyen a legnagyobb lelki nyugalommal vezethetne a vágány!"

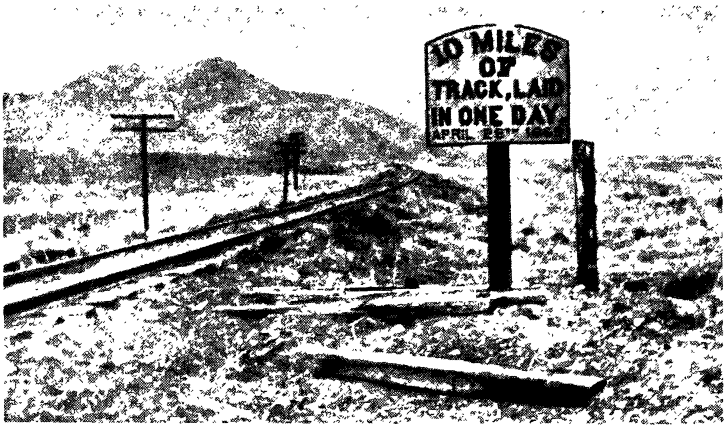
Végül Grant elnöknek kellett beavatkoznia. Washingtonba hívatta Grenville Dodge-ot, és kérte, szervezze meg a két társaság képviselőinek találkozóját. Mert ha még ott sem jutnak megegyezésre, hol találkozzon a két pályaszakasz, a kormány lesz kénytelen dönteni helyettük. Mivel Huntington is épp Washingtonban tartózkodott – és szokása szerint a kongresszusi képviselőkhöz fűződő jóviszonyt ápolta –, Dodge közölhette vele Grant ultimátumát. Április 8-án

Egy tízezer dolláros fogadás képi emléke: egy nap alatt tíz mérföldnyi vágányt raktak le a munkások

végre sor került kettejük alapos megbeszélésére. Egész éjszaka tanácskoztak, majd másnap táviratilag értesítették vasúttársaságaik elnökségi tagjait – a megegyezésről. Miután azok is visszaigazolták az egyezséget, Dodge és Huntington közölte a Kongresszussal, hogy a Union Pacific és a Central Pacific Promontory Point-nál egyesíti vonalait.

Dodge és Huntington tárgyalásáról nem maradt ránk írásos feljegyzés, sejthető azonban, mivel revolverezte ellenlábasát a kaliforniai: a Central Pacific utah-i tervét, az Echo Summithoz vezető vonalat a kormány nem nézte rossz szemmel; így azután Huntington elérte a kompromisszumot, s Dodge kedvező döntése nyomán a C.P. bízhatott benne, hogy a Promontorytól Ogdenig vezető U.P.-vonalat megvásárolhatja vagy legalább bérbe veheti. Ezzel a kaliforniaiak régi álma teljesült: vasútjuk Utah Nagy Medencéjéig vezetett. De a U.P. se járt rosszul, hiszen a C.P.-nek több mint egymillió dollárért adta el az említett ötvenhárom mérföldes pályaszakaszt, melynek minden mérföldjéért a kormányszubvenció derekas summáját is felvette.

Miközben Washington ilyen fontos döntések színhelye volt, New Yorkban a hírhedt Jim Fisk tovább keverte a U.P. ellen a kártyát. Azzal az ürüggyel, hogy részvényesi jogait védi, beperelte a társaságot. Fisk értesült a Credit Mobilier manipulációiról, s azzal vádolta a hitelszervezetet, hogy a Union Pacificet kirabolja. Fisk célja persze éppen az volt, hogy csődbe juttassa a vasúttársaságot, majd ő maga



Emléktábla hirdette a nevezetes hajszát:
„Tíz mérföld vasúti sín, lerakva 1869. április 28-án"

vegye át az uralmat felette. Nem rettent vissza attól sem, hogy William Marcy Tweeddel, a korrupt New York-i politikai bonccal szövetkezzék, razziát szervezzen a United Pacific irodáiban; így akarta elkoboztatni a társaság üzleti aktáit. Oliver Ames elnöknek azonban még jókor sikerült a könyveket New Jerseybe juttatnia, ahol Tweednek nem volt törvényes hatalma. Ekképp, legalább ideig-óráig, leplezhették a Credit Mobilier és a vasúttársaság kapcsolatait. Fisk valóban érzékeny pontra tapintott Amerika szorosan összefonódó politikai-gazdasági rendszerében, ám ő maga már akkor oly hírhedett alak volt, hogy a Kongresszus néhány becsületes tagja, jól sejtve, hogy „a nemzet nyugati vasútjának" finanszírozása körül nincs minden rendben, nem támogatta. Így az ügyet elkenték, győzött a fiatal nemzet örömteli várakozása, az optimizmus hangulata, amellyel a Promontory Pointnál esedékes találkozás elébe néztek.

Volt azután egy egészen különleges esemény is, melyet a Promontory Cityben gyülekező újságírók és fényképészek érdeklődve vártak. Charlie Crocker ugyanis egyszer régen azzal dicsekedett volna Durant doktornak, hogy az ő emberei tíz mérföldnyi sínt is leraknak egy nap, mire Durant szép summában fogadott vele, hogy ez merő képtelenség. Mármost a fogadás eldöntésére igen alkalmasan sor kerülhetett, lévén, hogy mindkét társaság „vészesen" közeledett Promontory Pointhoz. Crocker április 28-át jelölte ki „a tíz mérföld napjául".

A vasúti munkások számára nagyobb esemény volt ez, mint a pályaszakaszok végérvényes összekapcsolása. A két társaság szabadnapnak nyilvánította április 28-át; nem vonatkozott ez a határozat persze arra a pár száz emberre, akik a vállalkozás főszereplői voltak. Crocker és Strobridge talpfákat rakatott a leendő vágány zúzalékkő ágya mellé, majd igazi hadműveletként tervezte meg a továbbiakat: szabályos időközönként kellett a tettek legközvetlenebb mezejére érkezniük a sínekkel, szerelvényekkel, szögekkel megrakott kocsiknak, amelyekről kínaiak lovas kocsikra pakolták át az anyagot, így szállították az „élre", a nyolc sínrakóhoz. A tulajdonképpeni sportteljesítmény e Nagy Nyolcas nevéhez fűződik; s a nevek – Sullivan, Dailey, Kennedy, Joyce, Shay, Eliott, Killeen, McNamara – önmagukért beszélnek, a sínhordók ír származását illetően. Mindenki erejét megfeszítve dolgozott, ugrált, pörgött-forgott, jártak a kezek, feszültek a karok és a hátak, nyakerek duzzadoztak; lélegzetvételnyi szünet se volt, legföljebb egy-egy korty kínai kulik hordta vízre vagy teára akadt másodperctöredék.

Fél kettőkor a társaság a hatodik mérfölddel volt kész. Crocker ekkor ebédszünetet rendelt el. Közölte mindegyik sínrakóval: abbahagyhatja, ha nem bírja. Ilyen ember nem volt egy sem. Egy óra múlva teljes létszámban folytatták. És este hétkor James Strobridge jelezhette: győzelem! A különítmény tizenkét óra alatt, tehát egyetlen teljes munkanapon, 56 lábbal még túl is teljesítette a tízmérföldes adagot. Később valaki kiszámította, hogy a pályamunkások ezen a napon 3520 sínszálat szegeltek föl 25 800 talpfára, és a Nagy Nyolcas mindegyik tagja fejenként 250 000 font vasat mozgatott meg.

Durant doktor nem volt jelen; nem nézte végig, hogyan veszít tízezer dollárt. Grenville Dodge azonban nem akart lemaradni a színjátékról. „Láttam, hogyan rakják le a tíz mérföldnyi vágányt, e fogadás tárgyát – jegyezte meg. – De hát előtte egy hétig készülődtek, és a talpfák ágyazata is készen várta a sínrakókat." Számára ez csak bravúrszóló volt; amit ő igazán fontosnak tartott, ezután következett: a pályaszakaszok összekapcsolása, az utolsó szög beverése, az fémjelzi majd a valódi teljesítményt.

Promontory Point, Promontory Summit, Promontory Station – mert sokféleképpen nevezték – száraz, ürömmel

Ilyen volt az omahai indoház a vasutazás hőskorában

borított katlanban fekszik; három oldalról veszik körül hegyek. A Central Pacific sínjei április 30-án érték el ezt a pontot. A kaliforniaiaknak egy hetet kellett várniuk, amíg végre a Union Pacific pályamunkásai is felbukkantak. Május elsején munkások százai sorakoztak mindkét vasúttársaság fizetőhivatalának bódéi előtt, hogy felvegyék utolsó bérüket. Ezrek értesültek róla, hogy még egy hetet dolgozniuk kell. „A két ellenséges hadsereg lassan elfogyott" – írta egy tudósító. A nagy versenyfutás csakugyan a végéhez közeledett.

Május 7-én már csak 2500 láb zúzalékkő ágyazat hevert ott „sintelenül". Ennyi választotta el egymástól a két vonalat. Ahogy akkor délután különvonattal megérkezett a másnapra, május 8-ára tervezett ünnepség kaliforniai résztvevőinek csoportja, vezetőjükkel, Leland Stanforddal Jack Casement kénytelen volt közölni, hogy a C.P. és a U.P. vasútjának összekötését sajnálatos oknál fogva május 10-ére halasztják. Casement szerint a vágány egy szakaszát – a Weber Kanyonban – a hatalmas esőzések nyomán alámosta a víz, ezért Durant, Dillon, s a többi vezető személyiség különvonata vesztegelni kényszerül.

A valóság egészen más volt. Amikor május 6-án a wyomingi Piedmontba befutott a U.P. különvonata, több száz vasútépítő munkásból álló fegyveres csoport vette körül Durant magánkocsiját; mellékvágányra tolták, kerekeit a

sínekhez láncolták, majd a csoport szóvivői közölték a meglepett „doktorral", hogy sem őt, sem nagybecsű társait nem engedik el mindaddig, amíg az esedékes bérek kifizetésére sor nem kerül. A követelt összegről nincsen pontos számadat; némelyek 12 000, mások 80 000, akadnak, akik 235 000 dollárra becsülték. A Union Pacific igazgatói mindenesetre szigorú titokban tartották a kínos esetet. Vannak történészek, akik a mormonokat vélik a látványos rajtaütés hátterében. Hiszen a vasúti fejesek feltűnően s makacsul „mellőzték" Brigham Youngot, miután a terepmunkálatokért járó pénzt kezdte követelni. Durant kiszabadítására megpróbáltak katonai erőket mozgósítani a hadsereg közeli támaszpontjáról, de a munkások a táviratokat mind elfogták. Végül Durant megadta magát, táviratozott a New York-i központba, hogy küldjék a pénzt.

Közben Jack Casement dolga volt, hogy Leland Stanfordot és kaliforniai barátait szórakoztassa. A munkavonaton, természetesen „gazdagon terített asztalok mellett, hol a pezsgő óceánja áradt", meghívta őket egy kis kirándulásra. Ogden volt az úticél. Mivel borús, esős volt az idő, az ünnepség elhalasztását senki se bánta.

Vasárnap, május 9-én még mindig zuhogott a hideg eső. Promontory Pointnál most már két darab sín híján mindkét felől teljes volt a vágány – ezt a két sínt kellett csak ünnepélyesen lefektetni. Másnap reggelre kitisztult az ég, kékjén a láthatár cédrusos hegyei előtt fehér felhők úsztak, hűs szellő járt, a hőmérséklet elérte a húsz fokot, eszményibb napot várni se lehetett volna. Reggel hétkor már gyülekezni kezdett a tömeg „a két sínpár hézagánál". A foghíjas vágányszakasz melletti távírópóznán fennen lobogott a csillagos-sávos zászló. A pályatest közelében már felverték sátraikat a mozgó whiskyárusok. Nyolc óra tájban lármás pályamunkásokkal megérkezett egy munkaszerelvény. Valamivel tíz óra után a U.P. két vonata közeledett, elöl Durant megkésett különvonata, utána egy másik. A három kocsiból álló Durant-szerelvény megállt közvetlenül a hézag előtt. Leszállt a „doktor", Dillon, Dodge, Seymour, Reed, a két Casement, valamint a társaság néhány alkalmazottja és számos vendég. A második vonaton a 21. gyalogezred négy százada utazott San Franciscóba, az ottani helyőrségbe, tisztikarával és egy rezesbandával. Ezen a szerelvényen ér-

A nagy pillanat: 1869. május 10-én, az utah-i Promontorynál találkozott a keleti és a nyugati vonal. Hurrá!

kezett Utah polgári vezetőinek küldöttsége, továbbá egy Salt Lake City-i fúvószenekar.

Miután a vendégek leszálltak, egy kék zubbonyos kínai munkacsoport hozzálátott a hiányzó sínek lefektetéséhez. Talpfa, sín, összeerősítés, szegelés – unalomig ismert műveletek sora. Aztán már csak néhány szög maradt hátra; és 11 óra 15 perckor feltűnt a Central Pacific szerelvénye is. A két Tüzes Lovat – a C.P. terebélyes kéményű, „Jupiter" nevű, s a U.P. hengeres, egyenes, szikrafogós kéményű, 119-es számú mozdonyát – lekapcsolták szerelvényeikről, s a sínek találkozási pontjánál szembeállították egymással. A 21. gyalogezred katonái kettős rendekben, pihenjben, arccal a vasút felé felsorakoztak.

Stanford és csoportjának tagjai üdvözölték a Union Pacific képviselőit, és megtárgyalták az ünnepségek lebonyolításának további menetét; a protokolláris tervezés kérdéseiben igen nagyok voltak ugyanis az ellentétek. Stanford arany, ezüst és vas sínszögeket hozott, ezüstözött kalapácsot és csillogó-villogó ezüst babérkoszorúval ékesített talpfát. Durant „doktort", aki elegánsan állt ott fekete bársonykabátjában, pezsgős másnaposság gyötörte; ő azt szerette volna, ha minél hamarabb túlesnek ezen a szegelős szertartáson, és lepihentetheti fájó koponyáját. Grenville

Dodge-ot viszolyogtatta a Stanford által kieszelt, mesterkélt pompa – ragaszkodott volna az egyszerűséghez, és természetesen ahhoz, hogy az utolsó vasszeget *ő* verje be. Tehát a versengés az utolsó pillanatig dúlt. 11 óra 55 perckor, vagyis öt perccel az ünnepségek kezdete előtt végre Durant elvetette Dodge javaslatát, és Stanford véleményéhez csatlakozott.

Erről a jelentős napról számos beszámoló maradt fenn; nem egyeznek azonban abból a szempontból, hogy az ünnepségen hányan voltak jelen. (Ötszáz és háromezer között ingadoznak az adatok.) Fényképek alapján ítélve lehettek olyan hat-hétszázan. Köztük fényképészek, újságírók s huszonegy nő: a vasúti fejesek és a tisztek felesége mind. „Nagy tömeg éppen nem volt – emlékezett Sidney Dillon. – És a fúvószenekar meg a tűzijáték, s egyáltalán, az egész ünnepi hajcihő sokkal nagyobb élményt jelentett az öt évvel ezelőtti omahai első kapavágáskor." Nem szabad elfeledni persze, hogy 1869-ben Promontory Point nem volt a világ legkönnyebben elérhető helye.

A nagy esemény színhelyéről távírón „közvetítették" az izgalmakat; legközépütt ott volt egy távírókészülék, ezt kábel kötötte a lobogós póznához, és 12 óra 20 perckor W. N. Shilling ezt a hírt továbbíthatta a Western Unionnak: körülbelül húsz perc múlva beverik az utolsó szögeket. Shilling készülékének billentyűi szinte még remegtek, amikor Strobridge és Reed megjelent az ezüst babérkoszorús talpfával. A szegek lyukait már előre gondosan kifúrták. A tömeg olyan közel nyomult, hogy Jack Casement kénytelen volt helyet kérni a fotográfusoknak, akik ezt a történelmi pillanatot meg akarták örökíteni. „A tömeg – írta John Beadle –, esztelen módon úgy tolongott, hogy a végén talán húszan se látták, mi történik, a tudósítók a saját szavukat sem hallották." A zajos tumultusban valóban csak az egészen elöl állók követhették figyelemmel az események alakulását. Ők hallhatták, hogy John Todd tiszteletes – két egyházi újság tudósítója – imádkozott. Akkor mindenki levette a fejfedőjét. Todd doktor hangját elnyomta a karattyolás és az örömujjongás fülsiketítő zaja. Végül azért sikerült befejeznie az imát, így a távírász 12 óra 40 perckor továbbíthatta a hírt: „Megvolt már az ima is. Bármelyik pillanatban átadhatják a szöget."

A még mindig fejfájástól gyötört Durant keresztülfura-

Ünnepség Promontorynál, kelet felől tekintve, a „Jupiter" keménye mögül

kodott a tömegen, hogy a Central Pacific egyik képviselőjétől a két aranyszöget átvehesse. Akkor letérdelt, belebillegette a két drága jószágot a babéros talpfa lyukaiba, és enyhén ködös tekintete előtt az alábbi, ezüstbe vésett felirat úszott el: AZ UTOLSÓ TALPFA, MELYET A PACIFIKUS VASÚT ÉPÍTÉSÉNEK BEFEJEZÉSEKOR LERAKTAK. 1869 MÁJUS HAVÁBAN. Ahogy felállt, Stanford csengő hangon elkiáltotta a ragyogó napfényes ég alatt: „Nos, uraim, most az önök segítségével elhelyezzük az utolsó talpfát, lerakjuk az utolsó sínt, beverjük az utolsó szöget." Grenville Dodge így kiáltott: „Uraim, a nagy Benton álma egykor az volt, hogy a Sziklás Hegység legmagasabb csúcsán Kolumbusz-emlékmű álljon, melynek egyik keze a földrészen átvezető Nagy Utat mutatja. Az önök közös érdeme, hogy a mai napon ez a jóslat valóra vált. Ez itt az út Indiába!" A tömeg lelkesen tapsolt. A fúvósok is ráreccsentek. Előreadták az ezüstözött kalapácsot, és az utolsó szöghöz távíródrótot kötöttek. Kilépett Stanford, magasba emelte a kétkézkalapácsot, megcélozta a szöget és lesújtott – mellé. A virágos hangulatban levő munkások

harsány hahotája kísérte a műveletet. Durant félthette a kényes ujjait, mert bőrkesztyűt húzott, de így is melléütött, akár kollégája. A távírász észbe kapott; a kalapácsütéseket nem közvetíthette „egyenesben" a drót. Neki kellett pótolnia hát az elmaradtakat, billentyűin lekopogta tehát: „Elvégeztetett."

Helyi idő szerint 12 óra 47 perckor (Kaliforniában 2 óra 47-kor) valóban véget ért valami. „Rekedtre ordítottuk magunkat", mesélte később egy jelenlevő.

Miután a babérkoszorús talpfát és az aranyszöget gondosan eltávolították, a Central Pacific „Jupiter" mozdonya és a Union Pacific színeit képviselő „119-es" lassan elindult, s mindkettő egészen addig gördült, amíg vasrácsaik zörrenve össze nem értek. Hurrázás következett; némelyek megjegyezték: bár ennyi lenne csak minden összezörrenés... Munkások rohamozták meg a két Tüzes Lovat, a mozdonyvezetők pedig előremásztak, úgy, hogy kezet nyújthattak egymásnak. Ittak egymás egészségére. A fotográfusok kétségbeesetten igyekeztek helyet csinálni maguknak a tolongó sokadalomban, hogy a történelmi pillanatot megörökítsék; azután Grenville Dodge-nak és Samuel Montague-nak kellett volna megismételnie ezt a jelenetet, egyelőre hiába. Végre sikerült. Akkor a „Jupiter" lassan hátratolatott, hogy a „119-es" áthaladhasson a két pályaszakasz határvonalán; majd megtörtént ugyanez fordított szereposztásban: most a „Jupiter kattogott át örvendező füttykoncerttel a U.P. vágányára. A munkások csak lassan széledtek szét az ünnepség színhelyéről; mentek Promontory City bodegáiba, a táncos mulatókba. Megtették kötelességüket; a legtöbbjük most ott állt munka nélkül. Az elegáns vasúti urak Durant „doktor" magánkocsijába vonultak – pezsgőzni, pohárköszöntőzni, pénzszomjukat megöntözni.

Amerika minden városában zúgtak a harangok, énekeltek az emberek, üdvlövések reszkettették az eget, jelzősípok rikoltottak, lobogók lengtek. Egy szónok ünnepélyesen kijelentette: „Angolszászok és kelták üdvözölték barátian a sárga ázsiaiakat és viszont... Promontory Pointnál. Együtt ünnepelték e vállalkozás befejeztét, a mérhetetlen közös munka végét... Íme, Kalifornia kezet nyújt New Yorknak és New Englandnek. És a mozdonyok füttyeit visszhangozzák híven a hegyek."

Spontán örömtüntetés hét mérföldes menete torlaszolta

el Chicago utcáit. New Yorkban, a City Hall Parkban száz ágyú üdvlövése dördült. A Wall Street szünnapot tartott. Philadelphiát zászlók tengere árasztotta el, és a harangzúgásba beleremegtek a falak. Buffalóban az emberek ellepték az utcákat, bömbölték a *Star Spangled Bannert*, és tűzoltókocsik gyűltek össze, hogy zajkoncertet adjanak. Sacramentóban harminc Tüzes Ló sorakozott fel szép rendben, és megkezdte kakofonikus sípkoncertjét. San Francisco lármásan ünnepelt késő éjszakáig.

A transzkontinentális vasút első utasai

Látom, ahogy földrészemen itt
a csendes-óceáni vasút mindenen áttör;
ahogy a végtelen kocsisor kígyózik
a Platte mentén, utassal s teherrel;
hallom a mozdonyok dohogó, dübörgő
zaját, az éles gőzsípot;
a világ legnagyszerűbb tájának
visszhangzengését hallom...
Három–négyezer mérföldet hidal át,
ahogy keresztülvisz egy országon,
e vasút
összeköti a Keleti s a Nyugati Tengert...

Walt Whitman: Út Indiába

1869. május 15-én megindult a menetrendszerű forgalom Amerika első transzkontinentális vasútján. A keleti államokban vonatozáshoz szokott amerikaiak ezrei indulhattak el most a Tüzes Ló szerelvényein Walt Whitman híres „Nyugati Tengere" felé. Közvetlen járat persze a keleti partvidékről nem volt; legföljebb különvonatok mentek végig valóban az egyik óceántól a másikig; a közönséges halandónak át kellett szállnia Chicagóban és Omahában, majd Promontoryban vagy Ogdenben; ám ez a kényszerűség inkább kellemes élmény volt mindenkinek, egy kis változatosság a nyolc–tíz napos Nagy Kaland során.

„Akinek csak ideje és pénze engedte, utazni akart, menni, menni – írta a fáradhatatlan John Beadle –, és aki valamit is értett – vagy nem értett – a tollforgatáshoz, úti beszámolóval jelentkezett utána." Csakugyan kezdettől fogva így volt ez: számos utas érzett ellenállhatatlan kényszert, hogy tapasztalatait papírra vesse. Chicagóig és Omaháig eléggé vázlatosak maradtak e transzkontinentális beszámolók. Egyébként a Nagy Vasutazás első évében a keleti államokból érkező utasok a Michigan Central Railroaddal jutottak

Chicagóba; az 1870-es években már a Pennsylvania, az Erie és a New York Central közül választhattak.

„Egy óra tizenöt perc az úgynevezett csatlakozási idő – jegyezte fel az angol William F. Rae, aki 1869 vége felé vállalkozott az utazásra –, ám az én esetemben például máris *csalatkozási* idő lett belőle, lévén hogy az induló vonat nem várta be az érkezőt, egy órával hamarább elment." Persze, Rae amúgy is meg akarta tekinteni Chicagót, így neki ez a huszonnégy órás kényszerpihenő jól jött, ám az utasok többsége valóban csalódott volt ilyenkor. És még egy teljes évszázadon át kellett a Chicagón keresztül utazóknak efféle kockázattal számolniuk. Azokban az időkben, amikor a legsűrűbb volt a vasúti személyforgalom, az a mondás járta, hogy New York-ból Chicagón át Kaliforniába egy disznó is eljuthat átszállás nélkül, csak éppen az ember nem.

Chicagóból a Union Pacific végállomását két közvetlen járattal érhették el az utasok: választhattak a Rock Island és a Northwestern között; volt azután egy harmadik, nem közvetlen járat is, a Chicago, Burlington & Quincy társaság vonalán. Aki a közvetlen járatot választotta, hamar rájött, hogy inkább mellőznie kell az esti gyorsvonatokat, melyek a legkedvezőtlenebb időpontban érkeztek Council Bluffsbe – és az utas megint csaknem huszonnégy órát várhatott a Union Pacific transzkontinentális szerelvényének induláséig.

A Missouri hídja csak 1872-ben épült meg, addig a nyugatnak utazók kénytelenek voltak Council Bluffs rozoga kompján átkelni a túlpartra, Omahába. „Megérkezvén Council Bluffsbe – írta William Rae –, az állomáson omnibuszok vártak minket. Csípős és hideg volt a reggel, az utasok közül pedig alig néhányan fértek be a kocsi belsejébe, a többiek választhattak: felkapaszkodnak a kocsitetőre a pogygyászok közé, vagy ottmaradnak. Tulajdonképpen ez a tetőtér nem volt tragikus, feltéve, hogy az út nem tart túl soká. Hanem aztán, hogy csaknem egy óra telt el így, a végén még azoknak a szája íze is megkeseredett, akik ülőhelyhez jutottak – elkedvetlenített mindannyiunkat, hogy egyszerűen így bánhatnak velünk. Négy ló vontatta az omnibuszt temetői tempóban a küllőmarasztó sáron át, így jutottunk el a folyópartig, ott fel a komp fedélzetére. A magasból a Missouri tágas panorámája bontakozott ki előttünk. *Hatalmas,*

ez az állandó jelzője, és nem alaptalanul; hanem akkor már az itteniek még alaposabbak, amikor *Nagy Mocskos*nak becézik."

Aztán végre megépült a híd, de akkor meg a vonatok nem mentek át rajta, pontosabban: a Union Pacific nem volt hajlandó átvinni a keleti járatok „közvetlen kocsijait". A Council Bluffsbe érkező utasoknak poggyászostul át kellett szállniuk a Transfer Company vagonjaiba, amelyeknek „a folyón átkelők maximális kényelmetlenségét és bosszúságát kellett biztosítaniuk".

John Erastus Lester, aki a Rhode Island-beli Providenceből 1872-ben egészségi okokból utazott nyugatra, azt írta: a Transfer Company szerelvényén „több csúnya szó hangzott el, mint egy ír kocsmában". Lester nemcsak azért haragudott, hogy a társaság ilyen minősíthetetlenül bánik az utasokkal, hanem mert a keleti szerelvényekből a teherárut is kétszer kellett átrakodni. A szervezetlenség szervezett csodája volt ez valóban.

A transzkontinentális vasút első utasai nem voltak különösképpen elragadtatva Omahától. Egyikük megállapította, hogy „ilyen sárfészket se látott még", ám hozzátette: „Az utcákat vastag porréteg borítja [sic!]." Az utcákról másutt is ilyesmit olvashatunk: „...rendszerük egyetlen ingoványa. Az omnibusz vezetője arra kérte a tetőn utazókat, nehezedjenek hol az egyik, hol a másik oldalra, nehogy a túlzsúfolt jármű kibillenjen egyensúlyából és felboruljon. Érezhető volt az általános megkönnyebbülés, amikor az omnibusz a Union Pacific Railway állomását elérte."

Abban mindenki egyetértett, hogy lázasabb sürgés-forgás ritkán látható, mint az omahai állomáson egy transzkontinentális szerelvény indulásakor. Az első években, amikor még vakmerő vállalkozásnak számított egy ilyen nyugati utazás, a pénztáraknál sorban állók között szándékosan afféle rémhíreket terjesztettek, hogy vad indiánok rajtaütéseivel kell számolnia minden szerelvénynek – ez a taktikai fogás „adta el" a magas biztosítási összeget, melyet az utazókkal fizettettek.

A vonat indulását mindössze a mozdony kurta sípjele és a kalauz rikkantása – „beszáááá-lot-tunk!" – jelezte; ennek eredményeképpen gyakorta versenyt ugráltak az utazók a mozgó szerelvényre. „Három–négy mérföldet azon a meredek parton haladtunk, amelyre Omaha épült – tudósít John

A vasúttal csaknem egyidős a vasútrablások története

Lester –, akkor kiértünk a szabad prérire, Nebraska termékeny síkságára. Tágas kilátás nyílt a vonat ablakából, ittott egy-egy facsoport törte meg csupán az egyhangúságot."

Tavasszal a dimbes-dombos terepet tömérdek vadvirág borította, illatuk szállt fanyarul-édesen, élvezhették a mintegy húsz mérföldes óránkénti sebességgel haladó vonat nyitott ablakai mögött az utasok. Nyáron a kiszáradt füvet ezernyi helyütt égette föl egy-egy szikra; ősszel hatalmas préritüzek lobogtak a láthatár alján. „Leírhatatlan, felséges látvány az égő préri – mesélte William Rae. – A levegőben mérföldeken át ott úszik a fojtogató füst, a talaj izzik, ropog a száraz fű, az alacsony bozót, a tűz sebesen elharapózik."

A keletről érkező utasok a préri füvét alacsonyabbnak találták a képzeltnél, és a szélfútta, szürkészöld, csillámló táblákat az óceán hullámzó végtelenéhez hasonlították: „a nagy atlanti víz hömpölyög-imbolyog így erős fenékhullámokkal". Ettől függetlenül viszont a táj fárasztó egyhangúságát panaszolták; hogy a vonat mintha egyetlen hatalmas üres térben vesztegelne. Lelkesen üdvözölték a préri után az első változatosságot: a Platte-folyót, mint korábbi évek-

ben a kocsikaravánok, a vasút is ennek völgyét követve haladt nyugatnak.

George Mortimer Pullman már négy évvel a transzkontinentális vasút átadása előtt elkészítette hálókocsijainak kísérleti modelljeit. A Union Pacific 1869-ben is vett néhányat. Ezeket nevezték el Pullman-szalonkocsiknak. Külsejük is eltért a többi vagonétól: azok fakó szürkésbarnák, ezek inkább mélybarna színűek voltak. Akinek futotta az első osztályú jeggyel járó huszonöt dolláros pótlékra, valamint a szalonkocsiért fizetendő napi négy dollárt is megengedhette a pénztárcájának, egyébre se vágyott, mint egy ilyen hálókocsiágyra. Omahától Sacramentóig ugyanis a másodosztály hetvenöt, az első pedig száz dollárba került. (A másodosztályú vagonok „közönséges személykocsik" voltak.) A szorosan egymáshoz préselődő kivándorlók-bevándorlók a „fapadosért afféle reklámárat, negyven dollárt fizettek. Gyorsvonatok az utat általában négy-öt nap alatt tették meg, a vegyes (vagy gyorsított) szerelvényeknek hat–hét nap kellett a célba éréshez. A vonatok sebessége is változó volt, függött a vágányok és a hidak állapotától. A „hamar munkával" elkészült szakaszokon óránként kilenc mérföldet, ha megtettek; sík vidéken, jó pályán a harmincötöt is elérték.. Az 1870-es évek elején utazók átlagosan 18–22 mérföldes óránkénti sebességről számolnak be. Bár a sebesség egy évtizeden belül megkétszereződött, az utazás időtartama a több mint kétszáz megálló- és vízfelvevőhely miatt nem rövidült lényegesen.

Amíg azokban az években egy jól képzett amerikai szakmunkás havi keresete nem érte el a száz dollárt, a transzkontinentális vasút „Pullman-helyei" iránt olyan hihetetlen érdeklődés nyilvánult meg, hogy a Union Pacific egy-egy szerelvénnyel 1870-től fogva három hálókocsit is közlekedtetett, mégsem biztosíthatott a közönségnek elegendő „százdolláros ágyat". Mivel George Pullmannak a Union Pacificnél voltak érdekeltségei, a földrészvasutat hamarabb látta el luxuskivitelű újdonságaival, mint a keleti vidékek vonatait. Az emberek pedig hallottak s olvastak a szalonkocsikról, és vágytak rá, hogy – kerül, amibe kerül – ők is utazhassanak ilyennel. „Volt egy heverőm, egy asztalkám, rajta lámpa, s ez mind csak az enyém – írta elégedetten egy utas. – Éjszakára a heverők meghosszabbíthatóak, s így ágyként használhatók. Hálófülkém szélessége egy yard, hossza csak-

Vadnyugatra induló szerelvények összeállítása Chicagóban

nem két yard volt. Hadd említsem még a kecses tükröt, a függönyöket, a minden igényt kielégítő ágyneműt. Két ablakon tekintgethettem ki a változatos tájra."

Ez a luxus különösen a brit utasokra tett nagy hatást. Komoly fogalmazványokban fordultak a londoni vasútigazgatókhoz, javasolva, „vegyenek példát az amerikaiakról, közlekedtessenek hálókocsis éjszakai vonatokat". Az is lelkesítette őket, hogy az utazás során végigjárhatták a szerelvényt, kocsiról kocsira kószálhattak. Egy magát „londoni lelkész" jeligével említő utas panaszkodott viszont, hogy egy hatvan centiméter magas „skatulyában" kellett éjszakára átöltöznie. „Bizony, nevetséges história volt, hogy mintegy harminc hölgy és úr, velük gyermekek, gyakorlatilag ugyanabban a szobában kényszerült nyugovóra. Két éjszaka aludt felettem egy fiatal házaspár. Elébb a hölgy mászott fel. Csakhamar ott lógott a ruhája azon a rúdon, melyen az ágy függönyei is. A további vetkőzést a függöny heves mozgása jelezte; s mivel a két ágynak – az enyémnek s fölötte az övéknek – közös függönye volt, amíg én vetkőztem, fejem felett az ifjú férj tartotta összefogva a függönyt. Némely horkolók még a kerekek kattogását is túlharsogták. Ezen az éjszakán nem sokat aludtam, inkább kinézegettem párnámról a holdsütötte prérire."

1870-ben Pullman bevezette a „szállodakocsit", melyben tökéletesen fölszerelt konyha is működött. Görgős tálalóasztalokon hozták a pincérek az ebédet, vacsorát, reggelit.

A Union Pacific ilyen kocsit csak hetente egyszer indított. A nyolcvanas évek derekáig a transzkontinentális vasút utasainak ellátásáról úgynevezett étkezőállomásokon gondoskodtak. Harminc perc állt mindenütt a rendelkezésükre, hogy bekapjanak valamit.

Az úti beszámolók tanúsága szerint az ételek minősége a „förtelmes" és a „középfinom" között ingadozhatott. Grand Island volt az Omaha utáni első étkezőállomás neve. „Hitvány konyha, gyalázatos kiszolgálás", hangzott az egyik utas tömör összefoglalója. „Nagyjából-egészéből a koszt pocsék – állapította meg William Robertson Skóciából. – Reggeli, ebéd, vacsora – a három étkezés között nem volt szinte semmi különbség. Tea, bölényhús, antilophús – rostélyos, rántott karaj –, édesburgonya, főtt kukorica, kukoricalepény és kukoricakása: ez ment, émelyig." A New York-i Susan Coolidge szintén a koszt egyhangúságára panaszkodott. „Általában az órára néztünk, hogy lássuk: reggelizünk-e vagy ebédelünk. Avagy éppen vacsorázunk. Annyira egyforma volt mindegyik. Rostélyos, tükörtojás, sült krumpli." Az utasok voltak olyan nagylelkűek, hogy a nevadai Sidney konyhafőnökének, aki „kockára vágott, sült kukoricatésztát" tálaltatott nekik, így kedveskedjenek: „Reggelije pompás változatosságot nyújtott." Az ohióí Clevelandből érkezett Harvey Rice ennek a Sidney-nek az étkezőjét primitív, deszkákból és sátorlapokból tákolt bodegának nevezte. „Itt, legalábbis közfelfogás szerint, pompás reggelivel várták az utasokat: párolt csirkehússal. Csak az a baj, hogy – mint később kiderült – a csirkének valamiféle tollatlan változatából készült ez a nevadai specialitás: prérikutyából. Az érzékeny gyomrúak némi undorral nyugtázták ezt a felvilágosítást."

A Connecticut államb eli, hartfordi utas, William L. Humason szerint az étkezőhelyek a prérin egyre hitványabbak voltak: „nyomorúságos kunyhók, koszos asztalokkal, mocskos és pimasz pincérekkel, ürömfőzetnek ható teával, már ha nem *zsályatea* volt a végén! A zsemle sosem látott sütőport, viszont kevertek bele mészport, ez legalább külsőbelső harmóniát teremtett, hiszen utunk során is bőséggel nyelhettük az effélét, csak akkor nem liszt volt a neve, hanem sziksó." Humason kizárólag a kaliforniai Cisco étkezőjéről mondhatott valami kedvezőt: itt kristálytiszta volt

az ivóvíz. Hanem egy dollár huszonöt cent, úgy vélte, „túlzott" ár egy kis krumpli közé sütött sonkáért.

A legtöbb étkezőállomáson egységesen egy dollár volt a menü. A kaliforniai szakaszon a Central Pacific utasonként huszonöt cent kedvezményt adott. A hetvenöt centet papírpénzben is fizethette bárki, ezüstpénz helyett. Saját étkezőszolgálata sem a Union Pacificnek, sem a kaliforniaiaknak nem volt. Magánszemélyekkel kötöttek szerződéseket, és nem törődtek vele, milyen a kiszolgálás, mi az étrend. Az étkezőállomások nagy többsége primitív fabódé volt, hosszú asztalokkal, melyeken jókora tányérok várták a betérőket. Egy-egy állomásnak akadt persze specialitása is: így ismerték Laramie-t a rostélyosáról, Green Rivert a meleg szendvicsről; Sidney és Colfax az antilopkaraj, illetve a halételek paradicsoma volt. A legjobb hírnévnek örvendő étkezőállomásnak a Wyoming állambeli Evanstont tartották, azt egy színes bőrű vezette. A ház specialitása: sebes pisztráng! „Itt nem kétséges – írta John Lester –, hogy jól akarják tartani a vendéget. Máskülönben ugyanis az étkezőhelyek tulajdonosairól szinte lerí a magasabb elhivatottság tudata; fél kézzel mintha a koronájukat fognák, le ne essen a fejükről, miközben ilyen szolgáltatásokig alacsonyodnak."

Mivel az útikönyvekben Cheyenne-t hirdették az Omaha és San Francisco közötti transzkontinentális pálya legnagyobb városaként, az utazók joggal várhatták, hogy ott végre valami ínyencség fogadja őket. Csalatkozniuk kellett. Már a település láttán is, melynek mindössze háromezer lakosa volt, ezek is „komor tekintetű bányászfélék, magas szárú csizmában, széles karimájú kalappal, flintával". Egyetlen specialitás különböztette meg a cheyenne-i étkezőt érdemben a többitől: a falairól kitömött nagyvadfejek meredtek a kopogó szemű utasra. „A karajból cipőfűzőt lehetett volna hasítani, a kés tompa volt, mint a vakolókanál." Az egyik utas dicsérte az antiloprostélyost, ám Susan Coolidge vitába szállt vele, mondván, hogy bizonyára csak valami szívósra sikerült bifszteket körítettek ilyen elegáns névvel, az újdonság varázsa kedvéért. Leszögezte továbbá, hogy a cheyenne-i állomáson kibírhatatlan a tömeg – így aztán a kínai pincért olykor petárdával se lehet az asztalhoz hívni. Susan Coolidge arra a következtetésre jut, hogy a transzkontinentális vasút utasai jól tennék, ha elemózsiás kosárral szerelnék fel magukat. Tartalmazzon pedig ez a

kosár: Albert-kekszet, narancslekvárt, friss zsömlét, hideg sült csirkét – mert ezt mind meg lehet vásárolni Omahában vagy Ogdenben. Ám a férfi utasok leszavazták az indítványt, mondván, a kosaraktól nem lehetne mozogni a végén, az élelmiszer pedig megromlana bennük.

Étkezési szünetekben az utasok megcsodálták a látnivalókat: főleg a sínekkel párhuzamosan, tisztes távolban vonuló vadat; antilopokat és prérikutyákat. A Union Pacific vonala mentén ezek gyakoribbak voltak, mint a bölények. Olykor szabályos versenyfutást is élvezhettek, mert a fürge lábú antilopok űzőbe vették s általában lehagyták a vonatot. A Union Pacific nem örült, ha az utasok lövöldöztek rájuk, igaz, a kocavadászok ritkán találták el a kecses állatokat.

A prérikutyák tanyái olyan közel voltak a vasútvonalhoz, hogy az utasok számos alkalommal láthatták az odújuk bejárata előtt üldögélő társas jószágokat. „Elragadó látvány, ahogy bukfencet hánynak, mintha csak szórakoztatni akarnák az embert, pörögnek-forognak, aztán kurta farkukat felénk billentve elvonulnak."

Gyakran láthattak az utasok jávorszarvasokat, farkasokat és medvéket is, ahogy a Tüzes Ló nyugatnak tartott. A mennydörgő masina egyik utasa „megesküdött volna", hogy egy alkalommal vadkutyák falkája kergette a szerelvényt, de kiderült róluk, hogy prérifarkasok. Szokatlan látványt nyújtottak továbbá a tücsök- és szöcskerajok, amelyek néha oly hatalmas tömegben lepték el a síneket, hogy a mozdony kerekei helyben forogtak, a vonat elakadt.

A Union Pacific vonala mentén a forgalom megindulásakor már alig kóboroltak bölénycsordák; a Kansas Pacific mozdonyait azonban olykor körülvették e hatalmas állatok, s ilyenkor a masinisztának türelmesen meg kellett várnia, amíg elvonulnak. A Kansas Pacific egyik utasa beszámol egy bölénycsordáról, amely „egészen a láthatárig feketéllett". „Fejüket leszegve, magasba emelt farokkal rohantak a sínek felé, és igyekeztek átkelni rajtuk, mielőtt a vonat odaér. Egyikük, ahogy épp ezt a bravúrt akarta véghezvinni, hirtelen a levegőben találta magát, majd az árokban, ahol rúgkapálva terült el a hátán."

Amikor még nem voltak menetrendszerű csatlakozások, a Kansas Pacific mozdonyvezetői készséggel megálltak néha, hogy az utasok bölényre vadásszanak. „Mindenki a pré-

rire tódult, vad lövöldözés kezdődött – írja barátjának 1868-ban John Putnam ügyvéd. – Persze, egyetlen bölényt sem ejtettünk el. Magam nem értek a puskához, azt se tudom, hol megy be és hol jön ki a lövedék... De én is együtt száguldoztam a többiekkel, velük ordítoztam az első pillanattól fogva. »Hé, bölények! Megállítani a vonatot!« »Gyerünk, kiszállás! Utat!« »Ott vannak!« »Mutassuk meg nekik!« »Ne csak így a levegőégbe!« »Vissza-vissza! Indulhatunk tovább!« – Mindebből láthatod, hogy a pompás vadászsikerből én is kivettem a részem."

A fővárosból, Washingtonból érkezett Randolph Keim annyira szeretett volna mozgó vonatról bölényt lőni, hogy megkérte a mozdonyvezetőt: hadd kapaszkodhasson fel a Tüzes Lóra, de az elejére ám. „Puskával a kezemben ott ücsörögtem a marhatolón. Mintegy tíz mérfölddel odébb végre megpillantottunk egy nagy csordát; épp a síneken keltek át. A mozdonyvezető azonban nem vette le a gőzt, így egyre közelebb értünk az állatokhoz. Valahogy kezdett nem tetszeni a gondolat, hogy a végén még az ölembe ugrik valami szép erős jószág. Pedig egyre inkább ez fenyegetett. A csorda ugyan időben elvonult, ám egyetlen állat megmakacsolta magát, vagy talán csak megzavarodott, és odaállt a vágányra, fejét leszegte, mintha azt mondaná: »Most aztán majd meglátjuk, kinek keményebb a koponyája!« Mivel az öklelőzés nem volt ínyemre, jobb híján visszakapaszkodtam a kazán mellé, és görcsösen markoltam a korlátot. Talpamat égette a forró fémlemez; ez sem volt kellemes élmény, de mit tehettem. Így is rettegnem kellett, hogy röpködni fognak körülöttem a bölényhúsdarabok – és hogy megúszom-e a dolgot élve. A végén a bölény is megúszta. Az utolsó pillanatban gondolta meg magát. Igaz, hogy a farka odalett, ő azonban virtuóz szökkenésekkel az árokba ugrott."

Elsősorban a bölények és a többi vadfaj szórakoztatta az utasokat a táj folyton változó kulisszái előtt, melyek a hegyvidékhez érve egyre festőibbek lettek. A Sziklás Hegység havas láncai láttán mindenki izgalomba jött. „Gyerekkori álmaim váltak valóra – írta az egyik utas. – Az iskolapadban annak idején órák hosszat hajoltam a térképre, gondolatban itt jártam e hegyek közt Lewis és Clark társaságában, együtt a vadászokkal, a trapperekkel, a bevándorlókkal, velük, akik nem rettentek vissza a Sziklás Hegység rideg vilá-

gától; álmodoztam, vágyakoztam, s bár semmi valószínűsége sem volt, titokban mégis reméltem, hogy egyszer feltűnnek előttem a felséges, hókoronás hegyek. Most itt van az első hegylánc, és a valóság megint felülmúl minden álmot. Nincsenek olyan közel, mint hajdani térképemen, elérhetetlen valójuk mégis érzékletesebben tündököl, mint a képzeletben."

Már Wyoming is ámulatba ejtette a keletről érkezőket; hanem ahogy a Tüzes Ló átdübörgött a Weber Kanyonba, az alagutak után kibontakozó utah-i táj látványa valóban mindent felülmúlt. A leglelkesebb útleírók sem találtak megfelelő jelzőt, kielégítő felsőfokot. Egekig szökkenő, kastélyforma sziklákat próbáltak jellemezni: „Hihetetlenül grandiózus"; „légi kastélyok"; fantasztikus formák és körvonalak, árnyak"; „félelmetes, ugyanakkor nagyszerű díszlet". Ahogy a Weber Kanyon szorosát elérték, felbukkant az „Ezer Mérföld Fája"; magányos fenyő volt ez, kopár sziklák között, és természetesen az Omahától mért távolságot jelölte. Európai utazók a Weber Kanyont az Alpok hágóihoz hasonlították. A helybeli utasok pedig csak jegyezték a bűvös neveket – Castle Rock, Hanging Rock, Pulpit Rock, Devil's Gate, Devil's Slide –, és bizony nem tudták volna megmondani, hogy ezek a kastélyok, teraszok, szónoki emelvények, kapuk és lejtők Isten vagy a sátán műremekei-e.

A vasútvonal mellett fel-felbukkantak a múlt maradványainak szerényebb alakzatai is – évtizedes csontok, ökröké, lovaké; azokon a mélyen bevágott utakon, ösvényeken, csapásokon egykor a pionírok vonultak nyugatnak; és volt itt-ott egy-egy sírkő is, széttört kerék, bútordarab. „Hajdan itt a kocsik keservesen, araszról araszra haladtak, föl a meredek sziklák között; most vége e *kúszásnak,* most büszkén, luxuskivitelű vagonokban, Tüzes Ló mögé fogott kis palotákban jut az ember a nagy nyugati vízhez mind közelébb; s a kocsist tapasztalt mozdonyvezető pótolja sokszorosan."

Ha pedig az utasok szórakozását vagy ámuló riadalmát történetesen épp sem állat, sem a változatos táj nem biztosíthatta, ott volt még mindig az állandóan forgó időjárás, a nyugati ég szeszélye. A vonat, mellyel Harvey Rice 1869-ben Kaliforniába utazott, viharba került. Gyakoriak az ilyen hirtelen támadt égiháborúk a Nagy Síkság felett. „Az egek

egy szemvillanás alatt elfeketedtek, mintha csillagtalan éj borulna ránk. Villámok vetettek lángot, gömbforma elektrikus társaik a prérin rohantak. Mintha az égi ütegek egyszerre ezt a völgyet vették volna össztűz alá, hogy bennünket megsemmisítsenek. Szerencsére hamar elmúlhatott szorongásunk, mert a vihar után felragyogott a szivárvány."

A síneket hatalmas esők is gyakran elárasztották. Az első években, mielőtt a pályatestet zúzalékkővel jól körülágyazták volna, a sínek sokszor süllyedtek iszapba-sárba. Egy utas csodálkozva látta, hogy a mögöttük haladó kocsi olyan sártajtékot hány, amilyet a hajók szoktak. Nem volt rendkívüli jelenség az ablakokat korbácsoló jégeső; tornádók egész szerelvényeket emelintettek föl a sínekről. Egy kansasi legenda szerint az ottani Pacific-vonalat hatezer láb hosszan alámosta egy víztölcsér, mely azután az épp ott közlekedő tehervonatot úgy ragadta el, hogy „jóllehet keresték mindenütt, soha annak egy porcikája se lett meg". Így mesélte egy szolgálatban megőszült vasutas, név szerint Charles B. George.

Aki télen vágott neki az útnak, számolnia kellett hóviharokkal, jeges szelekkel, melyek a transzkontinentális kalandot igazi kínszenvedéssé tehették. 1870 telén, amikor William Rae tért haza Kaliforniából, vonatának mozdonya két órán át küzdött egy hóviharral, hogy négy mérföldnyit előrevergődhessen a Laramie-síkságon. Ez a késés persze felborította a Union Pacific egyvágányú vonalának egész menetrendjét. Maga Rae viszont a forró levegővel fűtött pullmanban „olyan otthonosan érezte magát... mintha egy angol vidéki ház jóleső kényelme venné körül".

Talán nem járt volna ekkora szerencsével William Rae, ha a Kansas Pacifickel utazik, amely ugyancsak sokat küszködött jeges szélviharokkal, tornádókkal. A horhosokat itt gyakran torlaszolta el a hó, a homok. Az erőteljes kis lokomotívokat ilyenkor lekapcsolták a szerelvényekről, hogy mint kemény bikák rontsanak a torlasznak. „Hóöklelés": így nevezték ezeket a „mozdonyos játékokat", amelyeknek fele sem volt tréfa. Hogy a technika diadalmaskodjék, a lokomotívnak általában többször neki kellett futnia, mire a pálya járhatóvá lett. Cy Warman mozdonyvezető mesélte, hogy egyszer két mozdonnyal rontott a tizennyolc láb magas hótorlasznak úgy, hogy az elülső masina már-már széteséssel fenyegetett. „Voltak olyan pillanatok, amikor csak a

kémény hegye látszott ki abból az irdatlan fehérségből... És persze egész idő alatt csak havazott tovább, éjjel-nappal, amíg a végén csak a távírópóznák teteje látszott ki az egész vasútból." Ha az utasoknak szerencséjük volt, a vonat visszavergődött valahogy a legközelebbi állomáshoz, ám akkor sem várta őket különösebb védettség és kényelem. Előfordult, hogy a földrészvasúttal packázó hófúvások a kansasi Hays City szállodájába kényszerítették az utasokat. Aztán másnap reggel jött a meglepetés: be volt havazva minden ágy! A tető résein át ugyanis szépen szállingózott a fehér égi áldás – a dolog minden romantikája nélkül.

A transzkontinentális vasút minden „pionír utasa" arról álmodozott, hogy egyszer majd valahol egy igazi indiánt lát a vonal mentén. Ám ez csak keveseknek adatott meg, mert a rézbőrűek gyűlölték a Tüzes Lovat, a közelébe se jöttek. Miután az ellenséges érzületű törzsek végre rádöbbentek, hogy a Union Pacific előrehaladását nem tartóztathatják fel, főnökeik szerződéseket írtak alá, melyek értelmében azontúl távoltartották embereiket a Nagy Vaspálya által kihasított területektől. Mivel a bölénycsordák is nagy ívben kerülték e vonalat északnak és délnek, a lovas indiánok semmi okát sem látták, hogy a vasúthoz közelítsenek. Ha az utasok mégis találkoztak préríindiánokkal, ezek főként a fehér ember civilizációja által eltorzított, tönkretett „példányok" voltak – díszpéldányok, vásári maskarák, zsoldosok, koldusok.

Eltekintve a Mississippi-völgy némely törzseitől, amelyeknek tagjai kulturálisan is igazodni kezdtek már az új világhoz (hajukat még befonva hordták, de viseletük a fehér emberé volt, és főleg a Chicago meg Omaha közti állomások körül tanyáztak), a nyugatnak utazók csak a nebraskai Loup Fork vidékén láttak végre préríindiánokat, ott éltek ugyanis rezervátumban a pauník. Bár a vadászat ősi művészetét rég feladták, s gyakorlatilag abból éltek, amit a fehér embertől kikönyörögtek vagy alamizsnaként kaptak, a harcosok még kopaszra borotválták a fejüket, úgy, hogy csak egy kis hajtincs maradt rajta, arcukat vad színekkel mázolták, viselték tolldíszeiket, takaróikat. Aki először érkezett ide keletről, azt hihette, iszonyúan vérszomjas vadembereket lát. Az útikönyvek szerint egy-egy skalpot is ott lengettek sátorcövekeiken.

Nebraska nyugati felében vagy Wyomingban az utas

hébe-hóba megpillanthatott egy-egy sziút, csejennt, arapahót vagy kraut, ahogy a Tüzes Lovat egy másodpercig megbámulja, majd eltűnik. Ám errefelé az indiánok ritka madarak voltak. Nevadában már minden állomáson ott lebzseltek a sosonok és pajuték, jócskán kihasználva a Central Pacifickel kötött egyezmény szerint élvezhető szabadságukat. Mivel ezek az indiánok a sivatagból érkeztek, s így tetőtől talpig porosak voltak, a vízhiány következtében ráadásul mosdatlanok is, a finnyásabb utasok kényelmetlennek találták közelségüket. Így azután, tiltakozásuk nyomában, a Central Pacific csökkentette az indián-kedvezményeket; vörösbőrűek azontúl csak a kivándorlók vagonjaiban utazhattak, majd amikor ezek is felhúzták az orrukat, a nem kívánt vendégek a teherkocsikba és a lépcsők deszkáira szorultak.

„Szerencsénk volt, láttunk végre egy csoportnyi vad indiánt – örvendezett egy utas valamelyik nevadai állomásról írva. – Néhány *squaw* hátán még bebugyolált gyermek is volt. Adományok özöne árasztotta el őket – hideg úticsomagokat, ezüst negyeddollárosokat adtak nekik az utasok. És milyen boldogan fogadták! A férfiak között az emberi faj legszebb példányait láttam." Az indiánok hamar rájöttek, milyen vonzó látvány az utasoknak a pólyás kosárban cipelt bébi – így aztán tarifája lett a pillantásnak, tíz centtől huszonöt centig.

Lady Duffus Hardyt a jelek szerint jobban érdekelték a mozdony szerkocsijára fát rakó jóképű indián férfiak. „Egyikük különösen magára vonta figyelmemet... Kék takaró fedte testét, fején széles karimájú, viharvert kalap, melyről acélkék tollak csüngtek vállára. A férfiak csoportokban álldogáltak, mély fekete szemükkel pillantgattak felénk. A nők a peronon kuporogtak, s csak lopva mertek ránk tekinteni. Nem volt éppen kellemes érzés, de mindenképpen borzongató és érdekes, ahogy az ember ott állt pár tucat ilyen vad lény között; a férfiakat kés és puska tette még fenyegetőbbé."

Más utasok részletezték is, mi mindent művelhetnének a vad indiánok, ha akarnák. „Igazán könnyen megtehetnék – töprengett egy aggályos New England-i –, hogy éjszaka egy őrizetlen helyen felszedik a síneket, elrejtőznek, megvárják a vonatot, majd amikor az kisiklik vagy felborul, rárontanak; s ha a szerelvény épp csak elakadna, fölszedhetnék a

sínt az utolsó kocsi mögött, s akkor az utasok minden módon a hatalmukban vannak." Miután ezeket a lehetőségeket sorra vette, önelégülten tette hozzá: „A szegény indiánnak oly kevés a barátja, hogy napjai bizony megszámláltattak."

Ezek a félős utasok inkább más, angolszász származású vonatrablókról fantáziálhattak volna joggal. Ott volt például a hírhedt bandita, Jesse James, de mások is akadtak, akiktől sokkal hamarabb kitelhetett egy-egy ilyen rajtaütés, mint a „szegény indiántól". 1870. november 5-én, alig másfél évvel a babérkoszorús talpfa ünnepélye után, a kaliforniai Truckee-ben feltűnés nélkül beszállt a kelet felé tartó vonatba egy hattagú rablóbanda. A szerelvény éjszaka 1 óra 30 perckor megállt a Nevada államban Verdiben, hogy vizet és fűtőanyagot vegyen fel. Ahogy a mozdony újra nekilódult, az egyik rabló a szerkocsiról átmászott a vezetőállásba, pisztolyt szegezett a mozdonyvezetőre és a fűtőre, s keresetlen szóval utasította őket, hogy állítsák meg a vonatot. Öt társa ugyanekkor leugrott az első személykocsiból, és a csomagkocsi mögött kettéválasztotta a szerelvényt. Pár másodperc múlva a mozdony és a csomagkocsi, a hat rablóval súlyosbítva, eltűnt a sötétben.

A rablók szakértő ügyességgel estek neki a csomagkocsinak, és a postatársaság embereit pisztollyal sakkban tartva, megszerezték Virginia City lakosságának havi bérét – negyvenezer dollárt! Akkor leugráltak a töltésre és elszeleltek; a mozdonyvezető most már visszatolathatott a Verdiben csonkán hagyott szerelvényhez. Ez idő alatt az utasok nem sejtettek semmit a történtekből. Így zajlott le a Central Pacific elleni első rablótámadás. Csakhamar követte azonban a második: huszonnégy óra múlva ugyanezt a vonatot négyszáz mérfölddel keletebbre, a nevadai Toano közelében újra megrohanták. A második zsákmány szinte vetekedett az elsővel. Ettől fogva a Wells Fargo Express postatársaság az értékes küldemények mellé fegyveres őröket is adott. Ám a Central Pacific és utóda, a Southern Pacific elleni rablótámadások így sem maradtak abba.

Nyilvánvaló, hogy a Union Pacific szigorúbb rendszabályokkal védhette postavagonjait, hiszen az első rablótámadás 1875. augusztus 27-éig váratott magára, amikor is két nem túlságosan tapasztalt bandita a wyomingi Bitter Creek közelében egy rácsozatlan ablakon bemászott a mozgásban levő szerelvény csomagkocsijába. A Wells Fargo Express

embere éppen aludt. Ahelyett azonban, hogy megkötözték volna, ki akarták csenni a zsebéből a kulcsokat. Az így kibontakozott kézitusában néhány lövés is eldördült, vaktában, az alkalmazott pedig megránthatta a vészjelző zsinórt. A mozdonyvezető megállította a szerelvényt, s a támadók kénytelenek voltak pár csomaggal beérni; eltűntek a ködben, és fáradozásuk igazán nem érte meg a kockázatot – a csomagok különösebben becses holmit nem tartalmaztak.

Három évvel később „Nagyorrú" George Parrot és „Dutch" Charlie Burris elhatározta, hogy kisiklatja a Union Pacific szerelvényét a wyomingi Rawlins közelében. A vonat postakocsija munkabéreket is szállított. A banditák egy kanyarban kilazítottak egy sínt, majd reménykedve várták az eredményt, megbújva egy közeli fűzbozótban. A sors ellenük dolgozott. Ezen a délutánon egy pályafelvigyázó végigment a sínek mentén, a szokásos ellenőrzést végezve. Ahogy a laza sín mellett a kihúzott szegeket megpillantotta, nyomban tudta, mit jelent ez. Mindjárt eszébe villant, hogy a vonatrablók a közelben tartózkodnak, így aztán szépen továbbment, mint aki mit se látott. A kanyar után azonban, amikor már nem láthatták őt, futásnak eredt, rohant, míg össze nem találkozott a vonattal, melyet zászlójelzéssel meg is állított. Később értesült róla, hogy a rablók már célba is vették a bozótból, sőt, a „Nagyorrú" kis híján golyót eresztett a hátába, amikor azonban a bandita úgy látta, hogy a pályaőr nem vesz észre semmit, elállt szándékától. Egy csapat önkéntes polgárőr nyomban elkezdte az üldözést; a menekülők megöltek két embert, majd elszeleltek Montanába. Csak néhány hónap múlva fogták el őket. Mindkettőjükkel Rawlinsba indult a vonat, hogy bíróság előtt feleljenek tetteikért, de a seriffnek csak „Nagyorrú" George-ot sikerült épségben eljuttatnia a börtönig: a felbőszült tömeg ugyanis megrohamozta a szerelvényt, s így „Dutch" Charlie távírópóznán végezte életét. Aztán híre ment, hogy a „Nagyorrú" szökést kísérelt meg; ekkor vigilánsok csoportja betört a börtönbe, és a másik bandität is felkötötte.

A vasút utazóközönsége Jesse Jamestől tartott a leginkább. A véres kezű rabló 1873. július 21-én megtámadta a Rock Island-társaság vonalán Adair és Council Bluffs között nyugat felé tartó, zsúfolt szerelvényt. A Jesse James-banda meglazított egy sínt, kötelet kötött rá, majd ahogy a vonat közeledett, megrántották a kötelet. A mozdony fel-

borult, a masiniszta életét vesztette, több utas megsebesült. Néhány bandita a csomagkocsit rohanta meg, a többi az utasokat, és pénzt, órákat, ékszereket zsákmányolt, majd mint akik jól végezték dolgukat, vad vágtában eltűntek a missouri dombvidéken. A vonat személyzete és az utasok csak lassan ocsúdtak fel s mire megértették, mi történt, a rablók árkon-bokron túl jártak már.

Persze, nem lehetett minden vonatkisiklást banditák számlájára írni. Rosszul lerakott sínek, átforrósodott tengelyek okozták a leggyakoribb baleseteket. Ha nem épp egy hídon vagy hegy lejtőjén történt a szerencsétlenség, az utasok többnyire megúszták kisebb sérülésekkel; hiszen azok a vonatok még igen szerény sebességgel közlekedtek. Meglepő, milyen sokan ugrottak vagy zuhantak ki a szerelvények ablakából.

Egy utas, aki 1869-ben az elsők között utazott nyugatra, beszámolt egy Echo Kanyon-i vonatkisiklásról: „Rángatózva, rúgtatva szökdelt a szerelvény a talpfákon tovább, és úgy törte mindet ripityára, mintha pipaszárak volnának. Vártuk, melyik pillanatban zuhanunk a szakadékba. Kiáltoztunk, felszólítottuk a hölgyeket, kapaszkodjanak üléseik karfájába, lábukat emeljék fel a kocsi padlójáról. Úgy látszott, mintha a vonat többé már sose bírna megállni! Végül aztán egy földgát szélén abbamaradt az ámokfutás. Ha csak harminc lábbal tovább rohanunk, az olvasónak most nem alkalmatlankodhatnánk e sietősen papírra vetett sorokkal."

Egy másik utas leírja, hogyan repült ki a „hirtelen katapulttá változott karosszékből", amikor a Central Pacific szerelvénye a nevadai Wadsworth és Clark's Station között belerohant egy marhacsordába. Az összeütközés heve letaszította a mozdonyt a vágányról. A vonaton utazó távírász azonnal felmászott a legközelebbi távírópóznára, hogy kisegítő lokomotívot kérjen. Nyolc óráig kellett várni a masinára; ezalatt a találékony utasok tábortüzet raktak, megsütötték a szerencsétlenül járt szarvasmarhát. Finom rostélyos volt a kárpótlás az elveszített időért. A vonatok kisiklását a leggyakrabban efféle összeütközések okozták. A vasúttársaságok és a marhatenyésztők fél évszázadon át vitatták: „joga van-e áthaladni" a jószágnak a vasút területén.

Pár héttel a transzkontinentális vasút forgalomba helyezése után a nagy végállomások könyvárusainál mindenütt tömegével tűntek fel az útikönyvek, amelyek közül a leg-

nagyobb népszerűségnek a Corfutt, az Appleton és a Williams cégek kiadványai örvendtek. De mindegyik kiadó több sorozattal jelentkezett. A magát „Bill Dadd the Scribe"-nak nevező „írnok", H. Wallace Atwell vezette be a Corfutt-sorozatot a „Great Trans-Continental Railroad Guide"-dal, a Nagy Transzkontinentális Vasúti Kalauzzal. George Corfutt állítása szerint az 1870-es évek nagy konkurrenciaharca ellenére is félmillió példány fogyott az útikönyvéből.

Aki valamelyest is járatos a múlt század melodramatikus regényirodalmában, nyomban észreveszi a garasos regények és megannyi korabeli vasúti kalauz stílusbeli hasonlóságát. Az irodalomnak bizonyára ugyanazok a napszámosai dolgoztak ott is, itt is, így az amerikai Nyugat mítoszai szépen a vasútvonal köré települtek. Az útikönyvek szerzői elengedhetetlennek tartották, hogy Julesburg és a többi „Guruló Pokol" bűnös életét ecseteljék. Részletesen foglalkoztak a szerencsejátékosokkal és a festett-feslett hölgyekkel, álmatagon írtak olyan figurákról, mint „Blacksnake Lachut", a „Fekete Kígyó", aki hosszú ostorával darabokra szeldelte, aki vele szembeszállt, a táncparketton pedig azzal szórakozott, hogy a riszáló hölgyemények ruhájáról épp a legkényesebb gombokat pattintotta le. Egyik-másik útikönyvből kitetszett, hogy a „Guruló Pokol" városaiban még mindig vad orgiák zajlanak, holott a valóságban egy horpadt bádogbili alig maradt ott. Az élénk képzelőerővel megáldott utasok is így nézegethettek ki a vonat ablakából a régi bűnök színhelyein, így láttak – az útikalauzok sugallatára – „veszedelmes banditákat, szerencsejátékosokat, gégemetszőket és prostituáltakat flangálni és lesben állni" Julesburgban, Bentonban vagy Corinne „városában". Úti beszámolóikból számos efféle idézet meríthető. De Walt Whitman is szorgalmasan forgathatta az útikönyveket, így történt, hogy *Út Indiába* című versében a hulladékból színarany lett. Mert a Pacific Railroad vonalán tett utazásáról beszámolva, bizony szépen zengő sorai közé iktat egy-egy frázist a vasúti ponyvairodalomból.

A fotográfusoknak, sok-sok előadásnak, a laterna magica hűséges csaljátékának köszönhetően lehetővé vált, hogy a kalandos nyugati utazások képei Manhattanben, Queensben, Long Islanden, Connecticutban vagy New Jersey-ben is megelevenedjenek; ezek voltak ugyanis azok a helyek, ahol Stephen James Sedgwick „professzor" az 1870-es

években a transzkontinentális vasúton tett „fényképutak" révén pompásan megtollasodott.

A szárnyaló szavú Sedgwick afféle New York-i tanáremberke volt, és kezdetben csak iskolai segédeszközül játszadozott a laterna magicával. Amikor az 1860-as évek vége felé egy új eljárás fölfedezése lehetővé tette, hogy a közönségnek diapozitíveket vetítsenek, a „professzor" leszállt a dobogóról, hogy nevét a hír röppentse szét egész Keleten, s legyen ő maga a „laterna" apostola templomokban, iskolákban, köztermekben, s ahol csak fizettek az ilyesmiért. Csaknem egy évtizedig vetítette a vászonra Andrew J. Russell, William Henry Jackson, Charles R. Savage, Alfred Hart és C. E. Watkins csodálatosan részletes fotográfiáit. A diapozitívokat valóban olyan ügyesen rakta egymás mellé, hogy az előadások végén a közönség úgy érezhette: megtette a Nagy Utat. Sedgwick persze állóképeket vetített, de értett hozzá, hogy a képzeletbeli utazások mozgással és élettel teljenek meg. Így „érkeztek meg" az érdeklődők a Missouri-hídhoz, amelynek rácsozata és tartószerkezete Nyugat végtelen messzijébe tárult, így következtek a városokról, hidakról, hegységekről készült fényképek százai, váltakoztak a közelképek és a totálok. Sedgwick a kamera természethűségére hivatkozva s támaszkodva úgy mutatta be a Nyugatot, mint az amerikai nép „sors rendelte hazáját"; fenntartva így azt az illúziót, hogy az Egyesült Államok fehéreinek hivatása ez, s a földrész így „törvényszerűen" kerül uralmuk alá. Nemes hazafiakként dicsőítette a vasút építőit, akik fontos lépéssel vitték közelebb céljához a nemzetet.

Nem könnyű megmondani, hogyan is hatott Sedgwick tevékenysége a nyugat felé irányuló forgalomra. Semmi kétség, hallgatóit arra ösztönözte, hogy a valóságban is megtegyék a Nagy Utat. Eltekintve attól az előítélettől, amit ezek az előadások tápláltak, belejátszott az útiélmény-firkálók szemléletébe és stílusába a füzetes regények s az útikalauzok manipulatív szelleme is; bámulatra méltó az a naivitás, amellyel „szerzőink" – olykor egész bekezdéseket másolva át a leghitványabb propagandairodalomból – a múlt kulturális örökségének hamis „népszerűsítő" felfogását magukévá tették. Wasatch-ról például ezt írta valaki: „Az ott domboruló 24 sír közül csak egyetlen egyben lelhetők természetes halállal elhunyt személy földi maradványai – egy prostituálté, aki méreggel vetett véget nyomorult életének."

Ha nem is méreggel, csodálkozással látjuk, hogy még a különben mindig oly őszinte és nyílt John Beadle is bedől ennek a dajkamesének, csak épp a 24-ből 43-at csinál, és az öngyilkosok számát is megduplázza. Az olvasókra persze nem annyira adataikkal, inkább szellemükkel hatottak ezek a könyvek. Falta a nép az utazós sztorikat, kellettek ezek a papirosízű veszélyek, főleg a „vad indiánok rémtetteinek" krónikája vonzott kalandszomjas lelkeket – és a jó tanács se maradt el a históriák végén, vagyis a nagyérdemű olvasót a szerzők felszólították, hogy mielőtt nekivág a Nagy Útnak, kössön életbiztosítást. A cinikusabb amerikai azt mondhatta volna erre, hogy a szerzők nyilván a biztosítótársaságoknak is dolgoznak. Ám a legtöbben úgy reagáltak, mint a híres útikalauznak, az *Appleton's Handbook of American Travel*nek az az olvasója, aki megállapította: „Ha Amerikában egy kéjutazás ilyen veszélyes, inkább otthon kéjelgek!"

A valóban elfogulatlan, jószemű utazók, mint William Rae, átláttak ezeknek a „tudósításoknak" a hazugságain; nekik ugyan hiába magyarázták, hogy bizonyos megállóhelyekről látható a Long's Peak és a Pike's Peak. „Lehet, hogy a szerzők odaálmodták ezeket a csúcsokat – írta Rae. – Ám az átlagember nem ennyire edzett szeme előtt – ha józan a tekintet – rejtve marad e két hegyorom." Rae kigúnyolta azt a módot is, ahogyan a beszámolók a Dale Creek hídját magasztalták: „Az egész vasútvonal legimpozánsabb jellegzetessége" – olvassuk az egyik útikalauz szerzőjének tollából; s az indoklás: „könnyű, szellős, kecses építmény". Találóan jegyzi meg erre Rae: ő akkor már inkább lemondana a szép látványról, inkább a nyakát szeretné biztonságban tudni. Hozzáteszi, hogy a maga részéről akkor lélegzett fel, amikor végre épségben túlesett ezen a nagy élményen.

Az útikalauzok olykor azért hasznos tanácsokkal is szolgáltak, főleg a hölgyeknek, akik nemigen tudták, mit vigyenek magukkal a Nagy Útra. A szokásos úti poggyász mellett, hangzott az ajánlás, legyen velük egy kis kézi bőrönd. Tartalma: hálóing, tiszta gallér és mandzsetta kellő számban, zsebkendők, harisnyák, egy üveg kölnivíz, egy doboz bóraxpor, hogy a nyugati kemény vizet lágyítsa, egy meleg flanellköpeny hűvös éjszakákra, egy ruhakefe, egy üveg brandy és két vászon porköpeny. Omahából elindulva, ajánlotta egy másik útikönyv, viseljenek a hölgyek könnyű

tavaszi kosztümöt; a második napon, amikor a vonat a Sziklás Hegységhez közeledik, öltsenek téli kosztümöt; harmadnapon – Utah és Nevada sivatagjain át – nyári ruha a legalkalmasabb; negyednap – a Sierrákban – ismét a téli kosztüm szükségeltetik, „és alsónemű minden mennyiségben"; végül az ötödik, az utolsó napon – Kalifornia derűs ege alatt – kerüljön elő megint a nyári ruha.

Bill Dadd, the Scribe nem volt ilyen kegyes a hölgyutasokhoz: „Nem illendő, hogy egy lady a cókmókjával több ülőhelyet is elfoglaljon, miközben – hányszor látjuk! – egyszerűen öltözött, kemény munkát végző férfiaknak állniuk kell. Táska, napernyő, kiskoffer, nagybőrönd, kalapdoboz, ilyen-olyan motyó: és a hölgy azt képzeli, hogy azért az egyetlen jegyért, amit megváltott, ezt neki mindenki elnézi. Hát nem! És inkább ne vállalkozzon utazásra, míg a nők is nem hordanak majd nadrágot." Egy másik útikalauz azt a kérdést taglalta komolyan, hogy utazó párok esetében a férfi vagy a nő üljön-e az ablakhoz. A civilizált Keleten úgy kívánta az etikett, hogy a hölgyé legyen a kedvezőbb hely, a nyers Nyugaton viszont, ahol nemcsak az állatok végezték el amúgy az isten szabad ege alatt a dolgukat, a férfi ült az ablakhoz, hogy adott esetben eltakarja hölgye elől a nemkívánatos látványt.

Utunk során, ajánlotta Henry Williams a *Pacific Tourist*-ban, „olvasgassunk, üldögéljünk, játsszunk netán egy keveset, főként pedig olvadjunk bele a társas mulatságba". Társas mulatságon a szerző bizonnyal a rögtönzött hangversenyeket és szavalóesteket értette, amelyek elsősorban a pullmankocsik utasainak körében voltak népszerűek. Az 1870-es évek elején egy-egy pullmankocsiban orgonát szereltek fel, melyen azután amatőrök és vándorló hivatásosak egyképp nagy kedvvel „koncerteztek" esténként. „Szállt a prérin, a hangokat elnyelte a messzeség; mulatságokkal, tréfákkal, társalgással és olvasással kellemesen telt az idő, míg végre tíz órakor nyugovóra tértünk... Ha az útitársak legalább megpróbálják kellemessé tenni környezetüket, az eredmény máris mindenki számára kielégítő. A második este kisebbfajta mulatságot rendeztünk kocsinkban, és más kocsikból is meghívtuk a hölgyeket és urakat a mi kis »hevenyészett zenés mulató-palotánkba«. A programot java részt szavalatok alkották... Az ifjú höl-

gyek énekeltek nekünk; boldogok voltunk mindannyian – legalábbis pillanatnyilag."

Vasárnaponként a vonaton mindig volt istentisztelet. 1872-ben a Wyoming nyugati felén haladó szerelvényen John Lester az episzkopális egyház híveinek misézett, Murray tiszteletes úr pedig „Meghalni – nyereség" jelszóval tartott prédikációt. Kórus zendített rá a „Közelebb Tehozzád", Istenem"-re, majd az amerikai himnusz következett. „Itt, a Sziklás Hegység vadonában – írta Lester –, hálaimádságunk szállt az égbe. És zenénk szava szállt a messzeségbe, visszhangzott mély üregekben és megzengette a magasba szökkenő hegyek szikláit."

A legtöbb utazó beszámolója szerint az idő főként kártyával, beszélgetéssel és olvasással telt, mert „valamit csak kellett csinálni". Volt „bőséges könyv- és újságkészletünk. Óránként végigment a vonaton egy fiú, könyveket árult – főleg angol regényeket –, folyóiratokat, efféléket... Esténként kivilágított szakaszunkban játszottunk egy-egy parti whistet, megismerkedtünk az euchre titkaival, vagy néztük a szemközti szakaszban zajló vad pókercsatát." Bizonyára zajlottak „vad" pókercsaták is a transzkontinentális pullmankocsikban, ám a lényeg inkább az volt, hogy halálos komolyra ment a dolog, mert hivatásos játékosok próbáltak vagyonokat harácsolni. Harry French fékező így számolt be egy ilyen esti partiról: „A kocsi tele volt gazdag állattenyésztőkkel, és ült ott néhány puccos-elegáns dáma is. A zsúfolt dohányzószalonban nagy összegekbe játszották a pókert. Arany- és bankjegyhalmok hevertek az asztalon. Figyelmemet különösen az egyik játékos hívta fel. Jól szabott öltönye, ápolt külseje, gyémántgyűrűs keze mind profiról árulkodott." A hivatásos pókerjátékosok a Mississippi elapadó hajóforgalma helyett egyre inkább a transzkontinentális vasutat választották tevékenységük színteréül. Az 1870-es években ott voltak csaknem mindegyik szerelvényen, és megesett, hogy egy-egy zöldfülű, aki nagy reményekkel indult el nyugatnak, már a vonaton elveszítette az utolsó vasát is, amelyből ekképpen nem kovácsolhatott szerencsét a Nagy Nyugati Víz partjainál.

S ahogy ez már minden korban és mindenütt szokás volt s marad: a transzkontinentális vasút utasai is nagy élvezettel figyelték társaikat, „a többieket". A londoni lelkész megállapította: „Különös látvány volt egy legény, ahogy széles

karimájú kalapban, döngő csizmában fel s alá sétált a vonaton, és hátul egy bőrszíjon, mint valami nyírott kutya farka, ott himbálózott a revolvere. Ezek a figurák persze alig törődnek az emberrel, ha nem bántjuk őket; agyonlőni is csak a barátaikat és ismerőseiket szokták."

A külhoni utasokat eleinte erősen viszolyogtatta az amerikaiak széles körben elterjedt szokása: hogy bagóznak, vagyis dohányt rágnak. (A kocsik mindegyikében számos köpőcsésze volt elhelyezve, csillogó sárgaréz edények.) Végül a finnyáskodóknak hozzá kellett szokniuk, hogy a helybeliek néha egész dohánylé szökőkutakat produkálnak. Más alkalmakkor jól megtermett bányászok szálltak fel a vonatra, és nyomban előkerültek a bundapálinkás vagy whiskys üvegek. Attól kezdve nem volt nyugalom. Elhangzott a kérdés: „Smile?" És a jól öltözött idegen vagy keleti csak feszengett, nem tudván, hogy ez a bányászok nyelvén olyasmit jelent, mint: „Kérsz egy slukkot?" Minél nyugatabbra ért a Tüzes Ló, annál forróbb lett a hangulat, vadabb a légkör. „Soha életemben nem láttam még ilyen zabolátlan, bozontos, mosdatlan népséget – állapította meg egy keleti. – Ennek ellenére, az adott körülmények között, igen derekas útitársaknak bizonyultak."

Mire a vonat – két nappal az omahai indulás után – a Sherman Summitet elérte, kialakultak az utasok kis csoportjai, és mindenki ismerte egymást látásból, sokakat névről is. Sherman Summit volt a transzkontinentális vasút legmagasabb pontja (némely útikönyv szerint a világ valamennyi vasútjáé), pontosan feleúton a Union Pacific két végpontja, Omaha és Ogden között. Ha a nyugatnak tartó gyorsvonat nem volt késésben, a mozdonyvezető kissé hosszabb pihenőt engedélyezett, hadd nézzenek körül az utasok. Mindenkinek jólesett, hogy kinyújtóztathatja tagjait, szívhat egy kis hegyi levegőt, s így induljanak tovább a Dale Creek hídján át, a szűk szorosokon Laramie felé, ahol újabb félórás pihenő várja őket – és ebéd.

A Sherman Summiten egy-egy utasnak olykor eleredt az orra vére, mert szokatlan volt a ritka levegő, mások egyszerűen vacogtak a jeges, hideg szélben, és örültek, hogy ezt az „üdítő" állomást maguk mögött hagyhatják végre. Némelyek viszont lelkesülten fogadták a panorámát: „Most értem csak, milyen természethűek Bierstadt képei, melyek ezt a hegyvidéket ábrázolják. A sötét, mély árnyak, a de-

rengő lejtők, a hófödte csúcsok, gránitfalaikkal; a fenyők és cédrusok korcs, görnyeteg alakja – minden pontosan olyan, mintha Bierstadt festette volna."

Egy másik utas, dr. H. Buss, akinek orvosként bizonnyal jobb híre-neve volt, mint amilyet poétaként szerezhetett volna, verset írt a szép emlékről; idézzük:

És most Sherman, a Sziklás Hegyben,
nyolcezer láb az égbe fel,
magasodunk s törpülünk egyben;
indiánok és kínaiak – e föld minden faja
látható itt, és alattunk elmarad a világ jaja.

A laramie-i ebéd után – „itt az emberek intelligensebbnek látszottak, mint Omaha óta bárhol" – a vonat csakhamar áthaladt a Medicine River felett, és befutott Carbon állomására. A környéken szenet fedeztek fel, így a Union Pacific mozdonyai igen hamar erre álltak át a fatüzelésről. A nyugatnak utazók általában alkony után pillantották meg Wyoming pusztaságait, és többségük szerint a vidék még holdfényben is sivár volt. Az ürömmel, hitvány aljnövényzettel borított síkok inkább lehangolták a kedélyt. Panaszkodtak az utasok a sziksó felhőire is; beszállt a tömérdek finom szemcse az ablakok résein, csípte a szemet, cserepesre szárította az ajkat, és mindenki úgy találta, hogy egy-két állomás névadása itt – Bitter Creek (Keserű Víz), Salt Wells (Sós Kút) – valóban találó.

Körülbelül a nap hajnali fényével együtt érkezett a már Green River (Zöld Folyó) nevű helységbe a vonat, ahol az utasok reggelizhettek. A következő száz mérföldön mindenki mohón várta a pillanatot, hogy Utah-t, a mormonok földjét – vagyis a többnejűség bűnös vidékét – elérjék. Wasatch-ben volt az ebéd. A keletről jött kíváncsiak várakozással néztek szét, láthatnak végre talán egy ia-fia mormont, de a „What Cheer Eating House" ugyanolyan „víg" volt, mint az eddigiek: tákolmány, a kifőzdés meggazdagodásának szolgálatában.

1869-ben New England-i utasok egy csoportja a megrongálódott sínek miatt wasatch-i kényszerpihenőnek örvendhetett. Ez még a transzkontinentális vasút hőskorában történt. Így írtak erről az éjszakáról: „Micsoda hely! Házak sincsenek – sátrak és bodegák csupán, és tömérdek »whisky-

barlang«, de a legsötétebb fajtából való mind. Utat törtünk magunknak a tömegen át – s ez a tömeg is micsoda figurákból állt! Emberi szem nem láthatott még így együtt ennyi veszedelmes alakot. Elérkeztünk hálóhelyünkhöz: egy mellékvágányon ott vesztegelt – inkább ott korhadozott – egy kimustrált szalonkocsi. Nem volt üres: hemzsegtek benne a férgek." Wasatch-ben pedig hemzsegtek az elbocsátott pályamunkások – azok, akiket Durant „doktor" csak magánkocsijának nevezetes „elrablása" után fizetett ki. Ez a népség most itt tombolt, zajongott, élte világát, ivott, verte el a bérét.

„Attól féltünk, megtámadják hálókocsinkat, egy kis »átfésülés« céljából, vagyis kirabolnak minket. A hölgyek nagyon megijedtek; aznap éjszaka szinte senki sem aludt. Az ajtókat persze elreteszeltük. Némelyünknél fegyver is volt; megszerveztük az őrséget. A sötétség beállta után egy-két ilyen vagány csakugyan megpróbált behatolni hozzánk, de elkergettük. Nyilvánvalóan túl részegek voltak bármi összefüggő haditerv kidolgozásához. Én sem aludtam, és még sokáig kísérteni fognak a zajok, melyek ezt az éjszakát olyan borzadályossá tették – bömbölések, káromkodás, ocsmány szavak, pisztolylövések. Mindennapos itt a verekedés, késelés. Egy férfit közvetlenül a kocsink ablaka alatt lőttek le."

Mintegy ötven mérfölddel nyugatabbra, az Echón és a Weber Kanyonon túl, ott volt Uintah Station, a Wells Fargo postakocsi-állomása. A postatársaság innen szállította az utasokat Salt Lake Citybe. Mivel a transzkontinentális vasút utazóinak szinte „kötelező házi feladata" volt a mormon főváros megtekintése, többségük vállalkozott is a fárasztó kiruccanásra – újabb harminc mérföldet jelentett ez, kényelmetlen postakocsin, amely „úgy zötykölt és himbált, hogy egy csontváz is tengeri betegséget kapott volna tőle... Csoda, hogy szét nem rázott minket egy ízig, s hozzá nem aprította köretnek a kerekeit is" – jegyezte fel egy utazó. 1870 elejére aztán elkészült az Ogden és Salt Lake City közötti szárnyvonal, s így sokkal könnyebb volt már „a szentek városába" elzarándokolni. Lady Hardy, mihelyt megtudta, hogy a kalauzuk mormon, nyomban megkérdezte, hány neje van, és roppant csalódást érzett, amikor a derék ember azt felelte, hogy neki – csak egy. A lady abban

a tévhitben ringatózott, hogy a hitközösségben kényszerítő erejű a poligámia törvénye.

A keleti államokból érkező utasok fejét általában teletömték odahaza mormonellenes propagandával – és hogy Salt Lake Cityt meglátták, a város olyan volt nekik, mint egy kinyilatkoztatás. „Gazdagsága és szépsége messze fölülmúlta várakozásomat – írta az egyik utas. – Mintha e föld dús kertje volna." Valaki azt mondta róla: „oázis a sivatagban", más így nevezte: „virágzó paradicsom a zöld vadon közepén". Az utasokat elbűvölték a széles utcák mentén csörgedező kristálytiszta patakok: a várost övező hegyek hóolvadásai szolgáltatták az öntözés céljára kitűnően alkalmas vizet. Harvey Rice, aki Salt Lake Cityt 1869-ben kereste fel, csaknem mindegyik ház előtt gyümölcsfákra lett figyelmes. Az angol William Rae csodálta a rendkívül tiszta levegőt, zavaró körülménynek minősítette viszont, hogy a mennyekig magasztalt szálloda, a „Townsend House" étermében sok a légy. Egy finn bárónő, Alexandra Gripenberg megdicsérte a mormonokat, mert „Utah-ban derekas munkát végeztek", és csodálta kitartásukat, mellyel a sivatagot virágoskertté varázsolták.

A turisták legtöbbje azért bíráló szavakat is ejtett Brigham Young s hívei hitéről, bár akik személyesen is találkoztak Younggal, leszögezték: „szabadelvű nyíltsága és tehetsége a társalgásban bámulatos". A vallási vezető sohasem tért ki, ha interjút kértek tőle; és „a beszélgetés során lenyűgöző intelligenciáról, roppant kulturáltságról tett tanulságot". Így vélekedett Harry Rice, aki el is határozta, hogy szemet huny a mormonok hibái felett, hiszen máskülönben „annyira rendes és nyugalmas emberek". Ahogy azután az utasok visszaérkeztek Uintah-ba vagy Ogdenbe, hogy Kalifornia felé továbbutazzanak, véleményük szinte kivétel nélkül megváltozott „mormonügyben"; belátták, hogy a vulgáris sajtó alaptalanul minősíti ezeket az ügyes gazdálkodókat megátalkodott fanatikusoknak, gúnynevükön – mormotáknak.

Ogdenben az utasoknak gyakran órákig kellett várakozniuk egy keskeny faépületben a Union Pacific és a Central Pacific pályaszakaszai között – itt is ilyen volt a csatlakozás. Volt ebben az indóházban jegypénztár és tágas étterem, azonkívül az emeleten hálófülkék, melyeknek azonban nem volt ajtaja, csak függönye. Lady Hardy kalandnak tekin-

tette a kényszerű ottlétet: „Eltekintve a tovadübörgő vonatok zajától, a hely maga igen békés, kísértetiesen csöndes, valahol az isten háta mögött a hegyekben. Este vad hóvihar kerekedett. Az üvöltő szél úgy rázta az ajtókat, ablakokat, mintha be akarna törni a házba, tüzünk lobogó lángjánál melegedni."

Miután Ogdenben a Central Pacific szerelvényére átszálltak, az első osztályú utasok nem pullmankocsikban, hanem „ezüstpaloták"-ban, „Silver Palace-vagonokban" utaztak tovább. Collis Huntington és üzlettársai nem fogadták el George Pullman feltételeit, így nem honosodott meg náluk a Union Pacific tervezőjének hálókocsi-rendszere. Helyette készítették a belül újezüst kiképzésű Silver Palace-vagonokat. Ezek igen mutatósak voltak, de a közönséget a zárt szalon- és dohányzótermek nem bűvölték el, szinte mindenki hiányolta a pullmankocsik megszokott luxusát; panaszkodtak a túlságosan szűk hálófülkékre, és úgy találták, hogy a fűtés sem kielégítő. Egy idő múlva a Central Pacific kénytelen volt ócskavastelepre „közlekedtetni" ezeket a kocsikat, és áttérni a pullmanokra.

1870 tavaszán sor került a nagy kísérletre: pullmankocsikból álló vonat indult óceántól óceánig. A bostoni Kereskedelmi Kamara jómódú tagjai indítványozták a dolgot, és végül maga George Pullman is „beszállt": Boston vezető családjainak 129 tagjával együtt részt vett a kiránduláson. A Pullman Hotel Expresszt két hálókocsi, két hotelkocsi, egy-egy ellátó-, étkező-, dohányzó- és csomagkocsi alkotta. A dohányzókocsit négy szakaszra osztották, ezek egyikében készült a „helyi lap", *The Trans-Continental* címmel, a másikban játékasztalok álltak, a harmadikban borozni lehetett, a negyedikben dolgozott a fodrász. A csomagkocsiban nemcsak az utasok poggyászát és több láda jeget szállítottak, de egy jókora jelképes üveget is: az Atlanti-óceán vize lötyögött benne. Volt azonkívül a későbbi luxusvonatoknak ezen a prototípusán két könyvtár és két orgona is.

A sajtó fújta a reklámtrombitákat; így szelte át ez a Pullman-szállodavonat hét nap alatt a földrészt. (Csak a nagyobb állomásokon állt meg, az utasok étkezéséről a vonaton gondoskodtak.) Akkor San Francisco öblében ünnepélyesen összevegyítették a két óceán vizét. A kirándulás tapasztalatai alapján a Union Pacific heti egy alka-

lommal közlekedtetett ilyen szerelvényt Omaha és Ogden között. Ám a nagyközönség egyelőre nem tudta megfizetni a többletköltségeket. Talán közrejátszott ebben az akkortájt dúló pénzügyi válság – tény, hogy utasok nem nagyon akadtak a luxusvonatra. A Union Pacific pedig ezt a luxust nem engedhette meg magának, így a járatot pár hét múlva beszüntették. Tíz évnek kellett még eltelnie, hogy a nyugati luxusutazás mindennapos legyen végre.

Ogdentől nyugatnak haladva az utasok érintették az útikönyvek által „bűnös városnak" nevezett Corinne-t és Promontoryt. Persze, a bűnökből nem sokat láthattak volna, lévén hogy Utah-nek ezen a vidékén a vonatok többnyire éjszaka haladtak át. A transzkontinentális vasút első hónapjaiban mindenesetre jóval alaposabb ismeretséget kötöttek az utasok Promontoryval, mint óhajtották: ekkor még ez a helység volt a csatlakozóállomás a Union és a Central Pacific szerelvényei számára. Az egykori „babértalpfás" dicshely egész rövid idő alatt még a rútságából is sokat vesztett; egyszerűen – pusztult. William Humanson, áki pár nappal a vonal elkészülte után érkezett ide, elmondja, hogy a kalauz durván ráripakodott az utasokra: hagyják el a Union Pacific vonatát, bár a Central Pacific szerelvénye még nem futott be. „Kikergetett minket a tűző napra. Árnyék sehol, szálloda sehol, ház sehol, a kényelemnek nyoma se, egyáltalán, mindenütt csak sziksó, homok, bozót. Az utasok közül ráadásul többen az éjszaka se aludtak, és most, a kegyetlen napfényben állva, majd lassan inkább roskadozva, szánalmas látványt nyújtottak." Promontoryban egyetlen hotel volt csak, a „Pacific", de Humanson és New England-i kísérői ennek a deszkabódénak még a közelébe sem merészkedtek. Ugyanígy elkerülték a játékkaszinókat, ahol – a „Guruló Pokolnak" ezen az utolsó állomásán – a hivatásos játékosok és palifogóik az unatkozó utasokra vártak; valamint „olyan nőszemélyek, akiknek gátlást leküzdeniük alig, hírnevet félteniük semminőt sem kellett", egy-egy pásztorórára, érkezés és indulás közt, „elszórakoztatták" a himnemet.

Ogdentől nyugatra az első étkezőállomás egy mind derekasabban virágzó nevadai helység volt: Elko. Itt is sziksó kavargott az utcákon; mindenütt öszvérvonta kordék nyikorogtak-nyekeregtek, szállították az ellátmányt a közeli Pine Valley bányászainak. A vasútépítéstől elbocsátott

kínai pályamunkások alapítottak itt kolóniát, és csoportokba verődve ődöngtek a szálloda körül. Elkón túl a Humboldt folyó völgye következett, majd a vonat behatolt Nevada sivatagába. Nyáron por fojtogatta az utasokat, nem védekezhettek ellene felhúzott ablakokkal sem, hiszen akkor meg a melegtől fuldokoltak. Winnemuccát elhagyva a Tüzes Ló délnek kanyarodott, a Humboldt-teknő irányába. Itt a sivatag szinte szó szerint elnyelte a folyót, a vasút pedig délnyugatnak fordult, a Sierrák felé.

Ahogy teltek a napok, az utasokon kiütköztek a „transzkontinentális fáradtság" jelei. „Fakó, hervadt arcok, mintha csupa kifacsart citrom héját látnám – jellemezte valaki az összképet. – Gyűrött ruhák, zilált frizurák, összeragadt fürtök – ez volt a megszokott látvány, és mocskos kezek, kétes tisztaságú arcbőr s nyak; bizony, itt még a szépnemről sem lehetett elmondani, hogy nem tapadhat folt hozzá..."[2] Az öntudatos Susan Coolidge sem tagadta, hogy két-három nap után egyszerűen kibírhatatlan volt számára a pacifikus vasút – ugyanis egyszerűen nem tudott védekezni a por ellen. Kefélhette, rázhatta ott a haját az utas, a homok, a por, a korom nem hullt már ki, ha egyszer megtapadt. A korai időszak legtöbb utazója egyébként a mozdonyra is állandóan panaszkodott; a füst lecsapódott és „torokszorítóan, tüdőt fojtva" áradt be a kocsikba.

Ezért aztán az út gyönyörűségeinek már-már elviselhetetlen fáradalmaitól megtört utasokat szinte újjáélesztette a Sierrák üde levegője. Két mozdony húzta fel lassan a szerelvényeket a Truckee folyó kanyargós kanyonjában. Mérföldenként nyolcvan lábat emelkedett a pálya. A pusztaság reménytelenül satnya, gyér növényzetét fenyvesek váltották fel, majd feledhetetlen látvány tárult a szem elé: fás hegyoldalak között a Donner-tó. Az útikönyvek mind részletesen beszámoltak a Donner-csoport tragédiájáról, az 1846–1847-es „borzalmak teléről". A jelen vigasztalóbb volt. „Két Jeges Lovunk egy és negyed óra hosszat kapaszkodott velünk fújtatva és szuszogva, füttyögetve és rikkantgatva hegynek fel, s akkor végre megálltunk a Summit nevű állomás hóvédő tetői alatt. Gazdagon megreggelizhettünk, a tálalással sem volt hiba, bár abban persze nem reménykedhettünk, hogy elegendő pincér vár minket, éheseket, asztalhoz fáradtan, friss levegőtől üdülve is, bódulva is roskadókat, s kellő gyorsasággal tesz eleget igényeinknek, melyek

mintha egyetlen torokból harsantak volna hirtelen: „Rostélyost! Kávét! Kenyeret! Pisztrángot! Pincér, szalvétát!"

Summittól, a Sierrák csúcsától Sacramentóig még 105 mérföld várt az utazókra, és komoly ereszkedés: 7017 lábról mindössze 30 lábnyi tengerszint feletti magasságra. William Humanson becslése szerint ötven mérföldet gurult gőz nélkül a szerelvény. „A mozdonyvezető és a fékezők az útszakasz jelentős részén visszafogták a vonatot." Sokan pedig nehezen leplezték rettegésüket, ahogy megkezdődött a hegység nyugati lejtőjén a leereszkedés. A gőzerő nélkül suhanó vonat olyan csendesen haladt, mint valami kísértet, és gyakran megesett, hogy gyanútlan pályamunkásokat aprított maga alá, főleg a hóvédő tetők alatt. „Ezúttal csakugyan száguldottunk, és főleg abba borzongott belé gerinc és velő, amilyen sebesen a kanyarokat vettük – írta William Rae. – A súrlódási hő nyomán a tengelyek füstölögtek, égő fa baljós szaga csapta meg orrunk. A kerekek csaknem vörösen izzottak: tüzes tárcsák az éji sötétben."

A Cape Horn egy kicsit a vásárok hullámvasutainak legmeredekebb lejtőit és kanyarait idézte. Dutch Flat alatt kilenc mérföldnyire érte el a vonat. Az útikönyvek óvták is a félénkebbeket, hogy az American River kétezer lábnyi mély szakadékába letekintsenek. John Beadle is leszögezte, hogy a Cape Horn kétségkívül a Sierrák legszebb kilátóhelye, ám az idegesebb alkatok boldogan lemondanának róla. „Itt vagyunk a Cape Hornnál, mindjárt arat a halál!" kiáltották rendszerint a szellemdús útitársak, és nem is a kínrím volt a legrosszabb e dologban, hanem a hajmeresztő kanyar, amelybe a vonat belerohant. William Humanson írja: „Magas hegyek oldalában vágtattunk. Letekintettünk a meredek kanyonba, és megbántuk, hogy ilyen utazás jutott valaha is az eszünkbe. Lenyűgöző volt viszont, ahogy a pálya ívelt vezetése folytán nemsokára csaknem az iménti útszakaszunkat kereszteztük, valamivel lejjebb. Megkerültük hát a szakadékot, túl voltunk a »Horn-fokon«".

De nemcsak a táj és a hullámvasutazás volt borzongatóan izgalmas; az utasok ámuló csodálatát vívták ki Arthur Brown hóvédő tetői is. A személyforgalom megindulásakor ezek a „fészer-alagutak" negyven mérföldnyi pályaszakaszt borítottak, Truckee és Cape Horn között. A hegyoldalnak támaszkodó hegyes tetőszerkezetek gondoskodtak a vonal biztonságáról: a lavinák és hócsuszamlások nem temethet-

ték be a síneket, valamint a hóesés sem nehezíthette a szerelvények haladását. Sok utas panaszolta mégis, hogy a deszka- és gerendafalak tönkreteszik a kilátást, ezért a Central Pacific a személyvonat ablakainak magasságában nyílásokat vágott a védőfalakra. Az eredmény: mintha ugrálós régi mozifilmet látna az utazó. Aki azonban télen vállalkozott a Nagy Kalandra, még ennyit sem látott, mert hófúvások idején a „filmkockák" ablakait visszadeszkázták.

„Fránya hosszú csűrben szaladtunk", summázta véleményét egy gyakran idézett, névtelen angol szerző a hóvédő tetők alatt tett útszakaszról. A londoni lelkész megállapította: „eszményibb terep egy kiadós kis futótűzhöz nem is képzelhető... A mozdony kéménye köpködi a szikrákat, a faanyag meg száraz, mint a tapló." Erre a Central Pacific is gondolt, ezért volt itt őrszemélyzet, számos víztartály és kézi pumpa. Erdőtüzek vagy lavinák ellen persze így sem tudtak védekezni. Ilyen alkalmakkor a védőtető komolyan megrongálódott. Az a szerelvény például, amelyikben Lady Hardy ült, egész éjszaka vesztegelt egy ilyen leszakadt tető miatt. Végül ötven önkéntes vállalkozó – a férfi utasok közül – elhárította az akadályt. A hóvédő tetők nemcsak a síneknek szolgáltak oltalmul; védtek egész állomásokat, tolatóvágányokat, fordítókorongokat, pályaőrházakat. Gyerekek születtek bele ebbe a gerendatetős, szűrt fényű világba, ahol váratlanul egy-egy szikla vagy akár egy egész lavina is végigdörömbölt a szűkre szabott „mennybolton"; és vonatok siklottak ki iszonyatos következményekkel. Egyszer például valami cirkusz vadállatai szabadultak el, rettegésben tartva egy ideig a helybelieket. A hóekék tökéletesítése itt-ott fölöslegessé tette a hóvédő tetőket, másokat betonkonstrukciókkal váltottak fel, a munkások seregét néhány pályafelvigyázó és bakter pótolta.

Bár a Sierrákban találkozott először Kaliforniával, az utas mégis úgy érezte, ott éri el az Aranyországot, ahol a Tüzes Ló már tüzesebb ég alatt, kies völgyben, simogató levegőn haladt – Sacramento felé. A várost „a préritelepülések királynőjévé" tette a tömérdek virág, szép gyümölcsös. „Mintha egyszerre egy másik világban ébrednénk – lelkesedett egy utas. – Buja pompával bukik le a Csendes-óceán láthatárán a nap." Hanem Sacramentót a Csendes-óceántól még további száz mérföld választotta el; így aztán az utazók, áhitatos zarándokok módjára, kötelezőnek érez-

ték, hogy egészen a Nagy Vízig jussanak. Ez nem volt olyan egyszerű. Át kellett szállniuk a California Pacific vonatára, amely Vallejóig vitte őket, onnét gőzhajóval folytatták útjukat, most már csakugyan a végcél, San Francisco felé. Miután a Central Pacific leányvállalata, a Western Pacific egészen Oaklandig megépítette pályáját, egyszerűsödött a dolog, de a hajóút így sem maradt el. Egy hét lármája, pora, füstje után a sokat szenvedett utasok először is valami nyugalmas szállodaszobát kerestek, fürdőszobával – könnyen találtak ilyet a luxuskivitelű „Palace"-ban.

Mármost milyennek is találták az utasok a földrészt átszelő vasutat, s magát a Nagy Kalandot? A külföldiekre mély benyomást tett a nagyszerű vadnyugati panoráma, és persze egymást érték az összehasonlítások; mi jobb, mi rosszabb odahaza, miért lenne jó itt élni, miért jobb mégis ott. Őket kevésbé fárasztotta el az út, hiszen bóklászhattak kocsiról kocsira, ez is újdonság volt, a peronról gyönyörködhettek a körkilátásban; panaszolták viszont, hogy az út során sose lehettek egyedül. Dicsérték a pullmankocsik kényelmét, terhesnek érezték viszont, hogy örökké át kell szállni – főként hogy *olyan* helyeken! Mielőtt nekivágtak volna az útnak, egy kicsit féltek az amerikaiak közmondásos fegyelmezetlenségétől, meg – a száguldás tempóját illetően – az újvilágiak nyaktörő tempójától. Aztán elégedetten állapíthatták meg, hogy az Újvilág vasutasai az emberi életet ugyanannyira tisztelik, mint óvilági honukban.

Az amerikai utasoknak elsősorban a nemzeti büszkesége támadt fel. Átkeltek a Nyugat irdatlan vidékein, a sok lakatlan, de termékeny tájon, prérin és erdőn, széles folyón és járhatatlannak hitt hegyen, és úgy érezték, mintha kiterítenék előttük a térképet, nagyon érzékletesen megmutatva nekik egy új impérium, egy új civilizáció térségeit és lehetőségeit. Valamit, ami születőben van éppen. „Hazafiúi büszkeség járt át" – jegyezte föl egy utas, aki Kaliforniába tartott. A polgárháború utáni első években az Unió megmentése még sorskérdés volt; így ez az amerikai is a hazát erősítő pántnak látta a transzkontinentális vasút „széttörhetetlen vassíneit". Bár az amerikaiak jól tudták, hogy az első vasút magánvállalkozásban épült, elringatta őket az a hit, hogy Kalifornia „nagy zsákmánya" akárhogyan is – megéri; s hogy ez az új gazdagság őket illeti már. A diadalmas büszkeség első perceiben úgy néztek a vasútra, mint az

építők s a nép közös vállalkozására. Később azután foszladozni kezdtek az illúziók és feltámadtak a kétségek is az egyre növekvő impériumot illetően.

Amerikaiak és külföldiek egyforma ámulattal nézték, miként hódítja meg a gőzerő – azt hitték, immár végleg – a Földet. San Franciscóból most gőzhajóval mehettek Kínába és Szuezbe, Szuezből vasúton Alexandriába, onnét hajón Marseille-be, tovább vasúton és hajón Liverpoolba, Liverpoolból át a tengeren New Yorkba, onnét megint vaspályán San Franciscóba. Bezárult tehát a kör! A Tüzes Ló elérte a nyugati tengert – és egyszerre kisebb lett a bolygó.

Nyugat vasutasai

A földrészvasút pioníréveiben hatszor annyi vasutas sérült vagy halt meg forgalmi baleset következtében, mint utas. Leggyakrabban a mozdonyvezetők és a fűtők. Már ahhoz is erős idegzet kellett, hogy valaki a Tüzes Ló kordában tartására vállalkozzék, s mintegy „nyergébe pattanva" vágtasson vele a rosszul ágyazott vágányokon, imbolygó fahidakon – a bűvös Promontory Versenyfutás megannyi prózai maradékán. A nyaktörő feladatokhoz felnövő masiniszta a sínek hőse lett, kemény kiállású, romantikus alak; a Nyugat mitológiájában a cowboyhoz, a lovas katonához vagy a revolverhőshöz hasonló rangot foglalt el. A fűtő – általában valami fiatal ember – rendszerint a mozdonyvezető nagyra törő segédje volt, aki maga is arról álmodott, hogy a szeneslapátot meg a kérges tenyeret egy szép nap fényes emeltyűkarokra és kesztyűre váltja. Dolga volt még az álmodozáson kívül az is, hogy a mozdony vezérállásának szerelvényeit álomszerűen csillogóra pucválja, a Tüzes Lovat az istállóból megannyiszor elővezesse, vízzel, szénnel, fával ellássa, végezetül a prériken át a hegyekbe vontatandó kocsik elé fogja.

Eleinte maguk a konstruktőrök vezették mozdonyaikat; az kockáztatta a nyakát, aki a masinát csinálta. Ahogy azonban egyre több lokomotív készült, a tapasztalt fűtők kitanulták a masinisztaságot. A Nyugat mozdonyszemélyzetét nemcsak a hitványul lerakott sínek és az alámosott töltések veszedelmei várták; ott voltak akkor még a pályatesten átvándorló bölények, meg a pionírvárosok cowboyai, akik nem állhatták meg, hogy ne lőjenek a helységen áthaladó vonat fényes ablaksorára. A mozdonyvezetők azonban számoltak már a részeg bandákkal, és ha településekhez közeledtek, eloltották lámpáikat, a fűtők pedig becsukták a tűztér ajtaját. Tapasztaltabbjaik azt is tudták, mikor kell leugrani a mozdonyról, ha baleset fenyeget. Mert ha késlekedtek, ízekre szaggatta őket a robbanás ereje, vagy a masina roncsai dőltek rájuk.

A vasutak egyik veteránja, Harry French sok ilyen törté-

netet ismert, s ő mesélte el azt is, hogyan menekült meg a Kansas Pacific egyik marhaszállító szerelvényének „jókor ugró" személyzete. „A hófúvásban elkerülhetetlen volt az összeütközés... Aztán a mozdonyvezető mindjárt szaladt is előre, hadd lássa, megúszta-e a balesetet valamelyest is a szeretett masina. Akkor felpillantott, és a sűrű, fehér kavargásban azt látta, hosszú szarvak erdeje közeledik. A vagonokból a marhák! Villámsebesen ott termett egy távíróoszlopnál, s a pókhasú, dús szakállú emberke már kúszott is fölfelé, talán a pocakját használva támasznak minden rugaszkodásnál."

A mozdonyvezetőknek és fűtőknek tehát helyén volt a szíve és az esze; a vasúttársaságok a határvidékek nyomkeresői, erdőjárói, sokat próbált vándorai közül választották ki e munkakörökbe a legalkalmasabbakat. Legendás alak volt köztük is Jim Curry, az indiánok ádáz ellenfele, aki például a Beecher Island-i ütközetet is megjárta. A Kansas Pacific embere volt, és mint mondják, legalább háromszor adott le halálos lövést a mozdony vezetőállásából. A kevésbé edzett lelkek gyakran az italban kerestek menedéket, így próbálták elviselni a roppant idegfeszültségeket. A nyugati vasutak első mozdonyvezetőiről az a hír járta, hogy súlyos alkoholisták. Ha az utast azután szintén idegesíteni kezdte valami, például a vonat rázkódása, a masiniszta és a borosflaska volt mindjárt a ludas; így ír panaszairól a Union Pacific egyik „úttörő", 1869-es utasa: „Tegnap éjszaka a masinisztánk megint a borosflaska mélyére nézhetett, vagy hát nem tudom... tény, hogy olyan dolgokat művelt...! Se szó, se beszéd lefékezte hirtelen, majd megint nekilódította a vonatot, aztán újabb megállj következett – mi pedig igen csak verődtünk ide-oda, némelyek még az ágyról is lerepültek. Aztán továbbindultunk, de most csigalassan. Akkor megint gőzt adott, és mintha az ördög jönne a nyomunkban... Nemsokára izzani kezdtek a tengelyek, és a szeszélyes lovas kénytelen volt lassítani a tempót. Olyan kiszámíthatatlan volt a stílusa, hogy a szemünket alig hunytuk le aznap éjjel."

A mozdonyvezetők mégis mitikus figurák voltak az utazóközönség és a nemzet szemében. „Kezük-arcuk kormos, olajos... mocskos sapkájukat mélyen a szemükbe húzzák... ó, az a tartás, amint a masiniszta a Tüzes Lóra felpattant, ahogy büszkén megállt rajta, feledhetetlen és

annyira jellegzetes! Keze úgy tapogatta végig a csillogó rézfogantyúkat, akár egy szeretett testet." A félelem bére havi hatvan dollár volt, ennyit kaptak a mozdonyvezetők, ha négyheti 2500 mérföldjüket teljesítették. Ha nem, a különbözetet lenyírták a bérből. De túlórapénz nem volt; amit normán felül zakatolt a masiniszta, maradt „bolondóra". Nem csoda tehát, hogy a vasutasok közül először a mozdonyvezetők kezdtek szervezkedni. A „Brotherhood of Locomotive Engineers" (Mozdonyvezetők Testvérisége) foglalta össze valóban úttörő módon a nyugati vasutasok munkafeltételeit.

Fékező nélkül a mozdonyvezető nem boldogulhatott. E két „emberfajta" között afféle szerelmes gyűlölet uralkodott, mint a tisztek s az őrmesterek közt. A fékezők irigyelték a masinisztákat, mert kiváltságosak voltak – ott tanyázhattak a vezetőfülkében, amíg a szegény fékezőt eső verte, hófúvás ostorozta. Aztán féltékenyek voltak rájuk a havi hatvandolláros bérük miatt is, mert a fékezők csak negyvenet kerestek. Fékezőből ritkán lett mozdonyvezető. A fékező karrierje legföljebb így alakulhatott: rendező pályaudvari fékezőből tehervonat fékezője (vagy kísérője); tehervonat-fékezőből személyvonat-fékező, abból személyvonati kalauz. A fékező szerelte össze a vonatokat; lekapcsolások, rákapcsolások – ez volt a világa. Keserves munkának bizonyult, s amíg a légféket meg a Janney-kapcsolást fel nem találták, veszedelmesnek is.

Mielőtt Eli Janney 1873-ban szabadalmaztatta kapcsolóját, a vasúti kocsikat csuklóval és csapszeggel kötötték össze. A fékezőnek kellett a vasrudat beillesztenie egy tartóba, azután a csapszeggel rögzíteni. Ha a csapszeg nem jól illett a lyukba – és ez gyakran előfordult –, a fékezőnek kellett bevernie. S ha ráadásul sötét is volt, és így kellett a mozgó kocsikat összekapcsolni, a fékező egyik kezében füstölgő petróleumlámpa lengett, közben pedig nagyon kellett vigyáznia, össze ne lapítsák, maguk alá ne aprítsák a vagonok. Azokban az években bizony előfordult, hogy a fékező ujja, keze ráment a kapcsolgatásra.

Dick Nelson, aki tehervonat-fékezőként dolgozott Wyomingban, így írta le az összekapcsolás műveletét: „Becsüld föl helyesen a feléd guruló kocsi sebességét. Emeld fel a kapcsolóízületet, hogy kellő magasságban legyen, és belemenjen a lukba. A kezed kapd el – még szükséged lehet rá.

Egy nehéz mesterség: fékező a kavargó hóviharban

Ha nem jól mérted be a magasságot és a rúd nem szalad be a helyére, baj van. Akkor futhatsz hátra a zárfékező kocsihoz, nyakadba veheted a főláncot, mint valami jármot, hogy a sérült vagont mellékvágányra vidd. Készülj el rá ilyenkor, hogy a főnök alaposan befűt neked – ízelítő a pokolból. Hanem ha úgy istenigazából elügyetlenkedted, a kerekek alatt végzed, vagy nyomorék maradsz örök életedre."

Eli Janney kapcsolója automatikusan működött. A kapcsolórészek úgy illeszkedtek, mint két kéz ujjai. Mivel a kapcsolás folyamatát a kocsi külső feléről emelőkarral lehetett szabályozni, a fékezőknek nem kellett többé a kocsik között kockáztatni az életüket. A vasutak igazgatási rendszerét és emberbaráti érzelmeit jellemzi, hogy a hagyományos eljárás helyett a Janney-találmányt csak húsz év múlva kezdték alkalmazni.

Nehéz az újítások sorsa – ezt tapasztalhatta George Westinghouse is a légfékjével. Mielőtt találmányát diadalra juttatta volna, a fékezőknek örökké ugrásra készen kellett állniuk. Minden tehervonat-szerelvényen két fékező dolgozott. „Fent tanyáztunk a kocsik tetején, ha esett, ha fújt" –, mesélte Harry French. A legtöbb vonatnak még a nyolcvanas évek derekán sem volt légfékje. „A vagonok tetején egyensúlyoztunk – emlékezett Dick Nelson –, és persze mozgó szerelvényen. A fékeket mi kezeltük, nem a mozdonyvezető. Ez a munka pontos együttműködést igényelt,

Élelmes, szemtelen, híres és hirhedt volt az „újdonságos fiú"

és az sem ártott, ha valakinek kötélből vannak az idegei. Télen-nyáron ott futkostunk a tehervonat tetőszintjén... Vert minket eső, hó, jég; csúsztak a tetők, a víz ráfagyott a fékezőkerekekre, a fogantyúkra."

Wyoming, Utah és Kalifornia meredek lejtőin a fékezőknek mindig ügyelniük kellett, mikor kezdődik váratlanul az „ugrálás"; olyankor rohanhattak kocsiról kocsira (a tetőn), hogy a fékeket behúzzák. Az egyenetlen fékezés nyomán akár szét is szakadhatott a szerelvény – kényes volt tehát a feladat. Ha túl erősen meghúzták a fékeket, növekedett a súrlódási hő, a kerekek leblokkoltak, csúszni kezdtek. Ilyenkor a fékezőknek több kocsin is egyszerre ki kellett egyenlíteniük a féknyomatékot, hogy a vonat állandó gyorsulását megakadályozzák.

Westinghouse megoldotta ezt a kérdést; légtartályt szerelt a mozdonyra, s így csővezetéken jutott el a sűrített levegő a kocsik fékpofáihoz. Rövid személyvonatokon ez a megoldás pompásan bevált; hosszabb tehervonatoknál azonban a sűrített levegő olyan kis mértékben jutott el az utolsó kocsikhoz, hogy ezek rászaladtak az előttük gurulókra, és károk keletkeztek. 1872-ben Westinghouse tökéletesítette találmányát: segédtartályokkal látta el a kocsikat, s ezeket közvetlen csővezeték kötötte a mozdony tartályához. Így a mozdonyvezető egy fékezőkarral az egész szerelvényt gyorsabban és kiegyensúlyozottabban tarthatta hatal-

mában. Akárcsak a Janney-kapcsoló esetében, itt is tizenöthúsz évnek kellett eltelnie, amíg végre a vasúttársaságok elszánták magukat, hogy szerelvényeiken a Westinghouse-féket rendszeresítik.

A fékező csak a nyolcvanas évek végétől tölthette munkaidejének nagyobbik részét kényelmes fékezőfülkében. Megpróbáltatásai jelentősen csökkentek, ha személyvonatfékezővé lépett elő – feltéve, hogy a szerelvényen volt légfék. Ilyenkor azután segédkalauzként dolgozhatott, leugrált a vonatról váltót állítani, végigrohant a kocsikon, hogy kikiáltsa az állomások nevét. Figyelme a lépcső deszkájáról a kocsiba felsegített hölgyek harisnyás vádlijára összpontosulhatott – amiért nem járt veszélyességi pótlék.

A transzkontinentális vonatok alkalmazottai közül a leggyakrabban az újságos fiúval találkozhattak az utasok. Nevezték őt vasútfiúnak, kerekes boynak, vagy – mivel elsősorban mégiscsak újságokat és folyóiratokat árult – „újdonságosnak" is. Miután a helyi kereskedők egyre többfelé bizonyították be, hogy gyümölcsöt, szendvicset, emléktárgyakat is remekül el lehet adni a szerelvényeken, a boyok felbátorodtak, s attól kezdve bővítették áruválasztékukat. A Pacific Railroadon az újságosfiú cukorkát, amerikai mogyorót, szivart, szendvicset („borotvapenge vékonyságú sonkaszelettel a jó vastag kenyéren"), képes levelezőlapot, útikönyveket, vicclapokat és füzetes regényeket is árult. A legkeresettebb a „pult alól" árusított „Fanny Hill" című szexkönyv volt, azért minden pénzt megadtak. Egy ügyes újságos boy egyetlen héten megkeresett annyit, mint egy mozdonyvezető egy hónap alatt.

Ifjabb Horatio Alger füzetes „karrierkönyveinek" főalakja lett a vasúti boy; Thomas Alva Edison, a feltaláló pedig élete első centjeit kereste így, kenyeret és friss falusi vajat árulva. William A. Brady, aki bokszmenedzserként, a színpad és a kinematográf, az ősmozi révén vált ismertté, a Union Pacific újságosaként kezdte. Hosszú Shakespeare-idézetekkel képesztette el az utasokat, jó volt hát a csomagolóanyaga. Hetente nyolcvan dollárt is megkeresett olykor – ötször annyit, mint egy mozdonyvezető. Ernest Haycox, westernhistóriák szorgos iparosa, amerikai mogyorót árusított a vonatokon, majd szódát, ásványvizet. Később bevallotta azonban, hogy boyként nem vitte sokra.

Nem minden utas kedvelte a harsány vasúti boyokat.

Rámenősségük William Shepherd őrnagyot is bosszantotta. A derék angol így ír: „Kezdik azzal, hogy a tegnapi újságot kínálgatják. Aztán ahogy másodszor is végigrohannak a vonaton, lepottyantanak minden utas mellé egy-egy kézikönyvet, útikönyvet, térképet, folyóiratot. Akkor következik az alma- és körtekészlet kiárusítása. Ha ez is megvolt, szemtelen zaklatónk valami egyébbel jön: hoz narancsot, kaliforniai szőlőt, szárított fügét, juharcukrot – meg valami reklámot –, és szivart kínál. És minden egyes árucikk kedvéért végigszáguld a szerelvényen. Végül egy nagy kosár földimogyoró sújt mindannyiunkat – a boy odapotyogtat az ölünkbe két-három szemet. Ezzel vége is a körútjának, de korántsem aznapra, hanem csak egy pillanatra; bizonyos, hogy étkezés után megint feltűnik, s kezdi elölről. Felszámolandó intézmény! Ezek a fickók csak zavart okoznak szükségtelen szolgálataikkal. Szégyentelen áraik, elképesztő trükkjeik mindenkit bosszantanak."

Robert Louis Stevenson, a híres regényíró is átkelt a földrészen, és kezdettől őszinte ellenszenvvel nézte az „újdonságos sürgőforgót". „Tolakodó, pimasz alak, erőszakos gazfickó, aki mindeközben úgy bánik velünk, mint a kutyájával." Ez volt a véleménye a Union Pacific mindenes fiújáról. Mintha mégis megenyhült volna e szakma iránt, amikor a Central Pacific vasúti boyát segítőkésznek és barátságosnak találta. „Tájékoztatott minket erről-arról, hol étkezhetünk, meddig áll majd a vonat. Lefoglalta a késlekedők helyeit, így nem kellett félnünk, hogy lemaradunk, viszont sietnünk sem kellett túlságosan... Maga sem tudja, hogy hérosz ő, vagy pimasz kis isten, mint Hermész; s ahogy odaáll azért a pár centért, amit végső soron fejedelmi adománynak érez, férfimunkát végez, nem vitás – s javítja e világot." Hanem egy újabb boy ismét haragját vívja ki; a legszívesebben elfenekelné, mert valahányszor elhalad mellette, meglöki a térdét, lábára lép. Fordulat: amikor Stevenson az út során megbetegszik, ugyanez a fiú ajándékoz neki egy nagy, zamatos körtét... „Az út vége felé pedig kényeztetett már, mint egy beteg gyereket. Újságokat adott kölcsön, holott ezzel jogos keresetétől fosztotta meg magát, nem hagyott magamra, mellém telepedett, hogy valamelyest felvidítson."

A pullmankocsik stewardjait alkalmasint megtanították rá, hogy a feltűnést kerülni kell – így aztán személyük való-

ban nem tűnt fel, a beszámolók alig említik őket; maguk pedig ritkán vették a fáradságot, hogy élményeiket írásos formába öntsék. Az első pullman-steward fekete fiú volt, talán egykori rabszolga; George Pullman 1867-ben alkalmazta. Pullman-vonatokban egy évszázadon át feketék voltak a stewardok, csupán a délnyugati vonalakon alkalmaztak elvétve mexikóiakat. A kanadai vonatokon kizárólag fehér személyzet működött. Rejtély, miért nevezték-szólították a felszolgálókat George-nak; lehetséges, hogy Pullman keresztneve, a George után.

A pullman-stewardok közül sokan a Union Pacificnél tanulták a szakmát; ott volt ugyanis részvényes George Pullman. A felszolgálóknak állandó problémát okoztak a cowboyok és a bányászok; vonakodtak levetni a csizmájukat, mielőtt nyugovóra tértek. „Úgy, ahogy voltak, akartak végigheveredni az ágyon; féltek megválni a lábbelijüktől, vagy mi", emlékezett az egyik „sürgőfiú".

Később a Pullman-társaság tanfolyamokat indított, bevezette a stewardok rendszeres képzését. Megtanulták az ágyazást, tudták, hogyan kell fölébreszteni az utasokat, mi a módja a csomagok legügyesebb tárolásának. A kurzus elvégzése után a leendő hálókocsi-kalauzok egy ideig segéderőként dolgoztak állandó járatokon, amíg végül alkalmasnak ítélték őket, hogy pullman-stewardok legyenek – havi húszdolláros fizetéssel (ehhez jött a borravaló). A vasút kezdeti esztendeiben a borravaló ritkaság volt, s ha csurrant is valamicske, igen csekély. Egyenruháról, cipőpasztáról a stewardoknak maguknak kellett gondoskodniuk.

Amiképpen a fekete bőrű pályamunkások az „Acélgyötrő John Henry"-t, a hálókocsistewardok is csakhamar megteremtették a maguk legendahősét, „Daddy Joe"-t, aki olyan hatalmas, izmos alak volt, hogy egyszerre megágyazott fent s lent. Daddy Joe alakja alkalmasint a Union Pacific vonalán tűnt fel először, amikor is – még valóságos személyként – vízfelvétel közben meghiúsított egy indián támadást. Állítólag felmászott az egyik kocsi tetejére, onnét mennydörgött az indiánokra – törzsük nyelvén. Majd odahajított egy-egy pullman-takarót mindegyiküknek, s erre a rézbőrűek elkotródtak. A vonat mehetett tovább. Ma már Daddy Joe ugyanúgy a ködös múltba merült, mint a pullmankocsi; csak a legenda és a folklór élteti.

Mivel gyakoriak voltak a kisiklások, technikai hibák s más váratlan események, az egyvágányú transzkontinentális vasútvonalon közlekedő vonatokon mindig utazott távírász. Gyakran cipelte persze a csomagokat – másodállásban, a lényeg azonban az volt, hogy mindig vele legyen az úgynevezett „relé-box", és a vonal melletti távíróoszlopokról üzenetet küldhessen a segélyhelyekre. „Szigorú parancsot kaptunk, hogy távírász nélkül egyetlen vonat sem hagyhatja el az állomást – emlékezett egy veterán vasutas. – Gyakran aztán épp az volt a késés oka, hogy nem találtuk a távírászt, vagy meg kellett várnunk, amíg kijózanodik."

Még a kis állomások főnökeinek is meg kellett tanulniuk a morzejeleket, a távírógép kezelését. „Azoknak az éveknek a távírászai többnyire életvidám, fiatal fickók voltak – mesélte John Cruise, a Kansas Pacific első telegráfkezelője.– Érteniük kellett a táviratok továbbításához és a vezetékek megjavításához... Amikor a sínek Edwardsville-ig vezettek, történt a pályaszakasz végén egy kisiklás. A központból minden embert odacsődítettek. Ősz volt, szemerkélt az eső. Tüzet raktunk a vágány mellett. A távírász felmászott az egyik póznára, lehúzott egy drótot, hozatott a megrongálódott kocsiból valami komódot, arra rápakolta öreg Clark-masináját, és már csak egy kis fadarabka kellett, amivel a drót végét, mint billentyűvel, ütögesse. Mivel esernyőnk nem volt, üzeneteimet egy komódfiókban körmöltem le. Egy katonai sapkával meg valami ócska köpennyel védtem, ami védhető volt, hogy el ne mázolódjon az írás. Hát így dolgoztunk ott egész nap, egész éjszaka. Csak képzeljünk el manapság egy ilyen távíróhivatalt! Ó, mondhatom, csuda tapasztalatokra tettünk szert azokban az időkben."

Egyetlen vasutas sem titkolta élete célját: mind „vonatkapitányok", azaz kalauzok szerettek volna lenni. Vonzotta őket a kék egyenruha, az ellenzős sapka, az arany zsinórdísz. Ám a transzkontinentális vasutak kalauzának sem volt könnyű munkája: kezelte a jegyeket, végezte a könyvelést, „birkózott" részeg bányászokkal, megpróbált jobb belátásra bírni zabolátlan cowboyokat, a nyafogó első osztályú utasok panaszait tapintattal hallgatta meg, s intézkedett, ha tudott. S ahogy a vérmérséklete diktálta, úgy volt jóságos, szigorú vagy gőgös. Az utasokkal szemben úriembernek kellett bizonyulnia, hiszen a vasúttársaságot képviselte. Elvárták tőle, hogy diplomatikus legyen, együttérző, olykor

hősies. Amikor még fával tüzeltek a mozdonyokon, segíthetett a hasábokat rakodni, hogy a vonat annyival is hamarább indulhasson.

A Union Pacific egyik kalauzát megskalpolták az indiánok. Egy másik a pullman-szalonkocsiban orgonán szórakoztatta az utazókat. A Kansas Pacific egyik kalauza mindig fegyveresen lépett szolgálatba. „Tudta, milyen az élet a prérin – írta Randolph Keim. – Puska volt hát mindig a vállán, övében pisztolyok. Kitűnő lövész volt. Számos sebhelye tanúsította, hogy kalandos élete lehetett."

A szabadságszerető nyugati utasok nem szívesen álltak sort a pénztárnál, ezért inkább az utolsó pillanatban ugráltak fel a mozgó szerelvényre, és a kalauzzal kialkudták a viteldíjat. A kalauzok így az idők során mindenre felkészültek; bádogdobozban a legkülönbözőbb jegyeket hordták maguknál, és ha besötétedett, karjukra akasztható petróleumlámpával jártak, hogy szabad legyen mindkét kezük, tudjanak aprót visszaadni.

„Az amerikai kalauz meghatározhatatlan lény: félig hivatalnok, félig altiszt, de egy picit úriember forma. – Ezt a megállapítást a skót William Chambers tette. – Általában jólöltözött – folytatta az óvilági turista –, olykor szakállt visel. Szolgálaton kívül igen tisztes személyiség; elegánsan öltözött nejével a legjobb társaságban forgolódik... És még valami figyelemre méltó: amíg a vonat el nem indul, soha senki se látja; s aztán is, ha a vonat valahol megáll, varázsütésre eltűnik, s ugyanígy bukkan fel megint. Alig kezdenek kattogni a kerekek, már nyílik is valamelyik kocsi egyik végén az ajtó, és a kalauz, bolygó kísértetként, megkezdi útját... »A jegyeket«, ennyit mond csupán, s ezt is olyan száraz, vontatott hangon, mintha merőben fölösleges pazarlásnak tartana bármi szívélyeskedést."

Phil Robinson angol turista, a Union Pacific egyik kalauzának egykedvűségén bosszankodva, epésen jegyezte meg: „Mi az, hogy »A Kalauz«? Magánszemély ő, aki kéjutazásokra indul, álruhás herceg, vagy a Társaság alkalmazottja, akinek kötelessége, hogy utasainak kényelméről gondoskodjék? Valóban kíváncsi lennék, mi a helyes válasz, ha már útközben oly bőven nyílt alkalmam eltöprengeni az alternatívákon."

Mégis: a legtöbb utas tisztelte a kalauzt; hiszen ő volt az, aki egyik kezében az órát, másikban a jelzőtárcsát tartotta, s

a mozdonyvezetőt ekképp utasítván, a Tüzes Lovat megmegindította; nagy erő letéteményese. S erről a csudálatos lokomotívról mondotta a szolgálatban megőszült kalauz, Charles George, visszaemlékezve múlt századbeli, négy évtizedes vasúti szolgálatára: „Az emberi géniusz öltött testet a Tüzes Lóban; manapság nem nézhetünk úgy a mozdonyra, hogy borzongó tiszteletet ne érezzünk, barátaim!" A tárgy igazi, átélt himnusza ez.

Földet harácsoltunk – tőzsdén vár a dolgunk

A nagy szerelem a múlt század amerikai polgára és vasútja közt nem tartott egy évtizedig se: véget ért az építés romantikus kora, az első vándorévek szenvedélye, és a nagy érzés elszállt, mint prérin a füst. A buzgón jegyzetelő turisták még a tisztázat gyöngybetűivel bajlódtak, amikor már híre ment, hogy az alapítók és odaadó rabszolgáik, a washingtoni és a hangadó helyi politikusok hűtlen árulók. Akkor az amerikaiak megértették, hogy becsapták őket. Minden illúzió odalett.

A földrészt átszelő vasút építése során az arrogáns vállalkozók 33 millió acre földet kaparintottak tulajdonukba – az ország birtokából. Pótlólagos földkiutalások révén végeredményben a nyugati vasutak összesen 155 millió acre-t mondhattak magukénak; tíz év alatt az övék lett az egész ország területének kilenced része. Igaz, hogy a vasúttársaságok nem mindenben tartották magukat az alapfeltételekhez, s így bizonyos területeket vissza kellett adniuk, e nagybirtok azonban így is a közbirtokok tizedrésze maradt: egy egész birodalom.

Ezt a „vasútországot", amelyet az indiánoktól raboltak, maroknyi vállalkozó gyűrte maga alá olyan képviselők segítségével, akiket a nép ama naiv hitben választott be a Kongresszusba, hogy ott majd méltó érdekképviselői lesznek. A vasút alapítói nemcsak földkiutalásokban részesültek, hanem különböző fajta állami támogatásban is; és a szubvenciók összege a csillagokig rúgott, ahonnét aztán sűrűn szitált alá az aranyló csillagpor – egyebek között a honatyákra, akik a vállalkozók pályáit egyengették.

A transzkontinentális vasút elkészülte után persze jó néhányan, az Egyesült Államok népének adóiból s vagyonából meggazdagodottak, fogták szépen az összelopott javaikat és eltűntek – hátrahagyva a szinte csődtömegnek tekinthető vasútvonalat, amelyet mások vettek át helyettük, és az adófizető polgár görnyedhetett megint a szubvenciók, kölcsönök, zálogleveleк s más drasztikus tehertételek súlya alatt.

Thomas Durant visszavonult az Adirondack-hegységbe,

A Vadnyugaton vagyunk! A Santa Fé-társaság fegyveresei várják a „nagy találkozást" a Denver & Rio Grande legényeivel

ott élt fejedelmien, „fát és ásványi kincset" vásárolt, kisebb vasutakkal játszadozott így-úgy, aztán a vagyona jelentős része elúszott az 1873-as tőzsdekrachon, amelyet – a sors iróniája! – egy másik „vasútkalóz", a magasröptű terveket forgató Jay Cooke indított el. Tizenkét évvel később, amikor Durant meghalt, hitelezői 20 millió dollárt követeltek az örökösökön, akik végül potom egy-két milliót menthettek meg csupán.

Oliver Ames még néhány évig a Union Pacificnél maradt, ahol Sidney Dillonnal együtt – s igazán nem jószántukból! – a „cápa" Jay Gould partnerei lettek. Grenville Dodge Texasba ment, ahol újabb kétes vasúti vállalkozásokhoz szegődött; Sam Reed Kanadát üdvözítette az ottani Canadian Pacific „megsegítésével"; a tettvágytól égő Casement fivérek pedig továbbra sem maradtak munka nélkül; a nyugati vidék vasúthálózata egyre sűrűsödött.

Collis Huntington és társai sem pihentek babérjaikon. A Négy Nagy azon volt, hogy tevékenységének körét növelve, valamennyi kaliforniai versenytársát kiszorítsa vagy bekebelezze. Volt hozzá tőkéjük – az Egyesült Államok polgárai mesés vagyonokhoz juttatták őket. A szigorúan zártkörű Contract and Finance Company révén „féláron" meg-

építették a Central Pacificet, s a kormánytól kapott támogatás felét zsebre vágták. Ingyen szerzett részvényeikért milliós osztalékot juttattak maguknak. Idővel egész Kalifornia urai lettek, politikusokat és bírákat vásároltak meg, kényszerítették a polgárokat, hogy saját adósleveleikre kamatot fizessenek, eladták a népnek a néptulajdonból kihasított földeket, iszonyú uzsoraárakat értek el, egyre fokozódó mértékben monopolizálták a teheráru-forgalmat.

„A Pacific Railroad máris független hatalom, és a legjobb úton halad, hogy másokat függőségbe kényszerítő hatalommá váljék – állapította meg röviddel a vasút üzembe helyezése után Charles Francis Adams. – Már most megtaláljuk odaadó híveit a Kongresszus mindkét házában, és jelentős településeket hoz létre a földrész szívében. Mindez azt sejteti, hogy ez a vasút egy napon a világ leggazdagabb és leghatalmasabb, egyszersmind a legkorruptabb korporációja lesz." Az ismert New England-i családból származó Adams, a polgárjogi mozgalom vezető harcosa, mintegy tizenöt évvel később azután a Union Pacific igazgatója lett: megmentésre vette át a társaságot, melyet a tőzsde manipulátorai a csőd szélére sodortak.

A nép, amely „ügyének s birtokának" tekintette a földrészt átszelő vasutat, akkor élte át az első nagy csalódást, amikor kiderült: hidakat, sok mérföldes pályaszakaszokat kell újra megvennie. Amit pedig mind az ő pénzén építettek! Odalett egy nagy ábránd. Fennsíkokon és sivatagokban hosszú szakaszokon nem volt zúzalékágyazás. A síneket gyakorlatilag a laza talajra fektették, amelyet az előkészítők után nem munkált meg senki. A sínek lötyögtek a talpfákon. A fahidak összeomlással fenyegettek. Az öntöttvas szerelékek mindenünnét leváltak. Az eső elmosta a hitvány töltéseket. A túlságosan éles kanyarokban a vonatok kisiklottak; fölösleges kaptatókat kellett „lekoptatni" – sürgősen, mert életveszélyesek voltak.

Idézzük egy utas beszámolóját, aki 1869-ben épp csak hogy megúszta a Union Pacific szerelvényének katasztrófáját: „A Green Rivertől keletre, a Bitter Creek hídja, mely puha homokkő támpillérekre épült, vonatunk súlya alatt összeroppant. A mozdony, a szerkocsi és a postakocsi a mélybe zuhant. A kocsit, melyben utaztam, csak az mentette meg, hogy egy hídgerenda a tető alá tolult; így ott maradtunk függve a híd peremén. Egy utas meghalt, többen

megsebesültek... Ezt a hidat, s még kettőt a közelben, egy nappal azelőtt vizsgálták meg, s minősítették mind a hármat életveszélyesnek. Egyértelműen bűncselekmény volt tehát, hogy a szerelvényt erre a szakaszra ráeresztették. De a vasútvonal egész nyugati szakasza ilyen."

A földrészvasút pályaállagával felügyelőinek erkölcsi állaga vetekedhetett csupán. Akadtak azért olykor becsületes inspektorok is; egyikük, Isaac Morris nemcsak életveszélyesnek, de az általa ismert legbotrányosabb vasútvonalnak minősítette az említett pályaszakaszt. Részletezte: roskadoznak a hidak, túl szűkek az alagutak; szakszerűtlenül készítették elő a terepet; a síneket nem hitelesítették, a pályatest szélessége nem érte el a norma szerinti kívánalmat; a talpfákat nem ágyazták mindenütt zúzalékkőbe, egyáltalán, igen szakszerűtlenül rakták le. „Az embernek az a benyomása támad, hogy csak úgy elpotyogtatták őket, mint a bogyóját a nyúl, aztán a síneket találomra rájuk szegezték... az ismert képlet szerint. De fordítsuk komolyra a szót – folytatja Morris. – A sínek egymáshoz viszonyított távolsága változó, ingadozik... a nyomtáv tehát gyakorlatilag nem egységes. A legfőbb kifogás mindazonáltal magukat a talpfákat illetheti. Mind az általam ellenőrzött, mind a Central Pacific tulajdonába tartozó szakaszon fenyőfából készültek; itt az épp legközelebbi hegyekben, ott a Sierra Nevadában vágták hozzá a fát. Holott a kormány elrendelte, hogy bükkfát vagy más keményfát kell használni a talpfák anyagául." A fenyőfa nem bírja az időjárás viszontagságait, egész egyszerűen elkorhad – sok ezernyi talpfát kellett azonnal kicserélni.

Morris úgy ítélte meg, hogy a földrészvasút csak kétharmadában volt kész, amikor a vágányokat Promontorynál összekötötték. „Más dolog az, hogy jól-rosszul lerakott síneken eldöcög a vonat, és más, ha azt mondjuk, hogy egy vasútvonal kész... A nép hatalmas összegeket áldozott erre a vasútra; és mit kap érte? Joga van bizonyos összeg lefizetése ellenében vásárra vinni rajta a bőrét. Holott megilletné az első osztályú, tökéletes, üzembiztos pályatest. Akkor lenne ez valóban a nemzet vonata." Morris végül azt ajánlja a kormányzatnak: védjék a köz érdekét, fogják vissza a kiutalandó tételeket – földet és pénzt –, amíg a pályaszakaszok mindegyikének állapota nem lesz „legalábbis kielégítő". A Kongresszusnak beterjesztett szak-

véleményét azonban aktahegyek alá temették – így járt minden olyan javaslat, amely a nép kizsákmányolását valamelyest is enyhíteni kívánta. Az országló atyák Washingtonban csakugyan egy országot adtak – egy Tüzes Lóért.

Amerikaiak milliói számára jelentett további keserű csalódást az is, hogy a transzkontinentális vasút nem váltotta valóra az ősrégi álmot: hogy a mesés gazdagságú Indiát a nyugati Nagy Víznél partot érve – méghozzá a köz üdvére! – közelebb varázsolják. A vén kapzsi Collis Huntington eltökélte, hogy a kínai teát, az indiai selymet és fűszereket az ő klikkje fogja a kezébe kaparintani; megvásárolt ezért egy egész hajóhadat, amellyel kereskedelmi monopóliumot kívánt biztosítani magának. Ezek a hajók szállították Oaklandbe az ázsiai árut, amely a kaliforniai parton a „Silk & Tea" (Selyem és Tea) vonatokon folytatta útját a szárazföld belseje felé s a túlsó óceánig. De hiába szállítottak így az 1870-es évek elején több millió font teát és selymet vasúton az Államok keleti vidékeire, az üzlet nem virult fel igazán. S ez az egész nemzetnek csalódás volt. Walt Whitman verse arra is rávilágít, miért alakultak így a dolgok:

Az Óvilágnak a Szuezi-csatorna Kelet,
Az Újvilágnak a roppant vasútabroncs...

Mármost ha eltekintünk is a szóvicctől, miszerint ennél *vasútabb roncs* még nem volt se az Ó-, sem az Újvilágban, akkor is fájó csapás volt Amerikára, hogy hat hónappal a Promontoryban lezajlott ceremónia után Ferdinand de Lesseps befejezte a Szuezi-csatorna építését, több ezer mérföldel lerövidítve az Óvilágot és a „mesés gazdagságú Keletet" összekötő tengeri utat. Most már az óceánjáró hajók olcsóbban szállíthatták a teát, a selymet, a fűszert, mint a világ akármelyik vasútja. S ha az amerikai földrészvasút életképes akart maradni a nagy versenyben, küzdelmét a „Távol-Nyugat fűszer szigetei"-ről lemondva kellett megvívnia.

A végső kijózanodás pillanata 1873-ban következett be. 1872. szeptember 6-án a *New York Sun* nyilvánosságra hozott néhány levelet, melyeket Oakes Ames kongresszusi képviselő írt Henry S. McComb-nak, a Union Pacific egyik legrégibb Credit Mobilier-megbízottjának. McComb sürgette Amest, adja át neki a Credit Mobilier 343 törzsrész-

vényét, amelyek – állítása szerint – őt, McComb-t illették. Amikor a képviselő vonakodott, McComb adta át a leveleket – a sajtónak. Ezek tartalmából kiviláglott, hogy Ames 1868-ban jelentős mennyiségű Credit Mobilier-részvényt osztott szét képviselőtársai között, akiket ezzel a Union Pacific ügyének kívánt megnyerni. „Eddig, szolidan igyekezve, Massachusetts négy, New Hampshire egy, Delaware egy, Tennessee egy, Ohio egy, Pennsylvania két, Indiana egy és Maine egy képviselőjével értettem szót – tájékoztatta McComb-t. – Még három szabad részvényem van, s ezeket ott helyezem el, ahol ügyünket a legüdvösebben szolgálhatják."

Mivel ezeknek a leveleknek a szellőztetése a Grant és Greeley között zajló elnökválasztási hadjárattal esett egy időre, az amerikaiak többsége hajlandó volt „politikai vádaskodásnak" minősíteni a dolgot. Jim Fisk már 1869-ben megpróbálkozott a Credit Mobilier leleplezésével; mivel azonban ő maga veszett hírnévnek örvendett, vállalkozása nem járhatott sikerrel. Körülbelül ugyanekkor intette a nemzetet a derék reformer, Charles Francis Adams a *North American Review* hasábjain: „Állítólag a Credit Mobilier építi a vonalat, hanem hogy ez a Credit Mobilier tulajdonképpen mi volna, azt ugyanolyan rejtelmes homály fedi, mint az alaptőkéjéből 180 millió dollárt, amelynek nyoma veszett... Ki létesítette ezt a szokatlan társaságot? Nos, híre jár, hogy a Credit Mobilier lenne a Union Pacific tulajdonképpeni ura. Mert a kezében tart minden eddig kiadatlan részvénytőkét: az átruházott adósságvállalások nyereségeit, a biztosan kamatozó értékpapírokat – megannyi kormányzati értékpapírt! –, sőt magának a vasútnak a bevétele is az övé... Hát ki lapulhat a Credit Mobilier mögött? Mindössze a Pacific Railroad újabb hangzatos elnevezése ez, a kartellé; közös képviselőik ülnek a Kongresszusban. Ők a zálogleevél-tulajdonosok megbízottai, ők az igazgatók, a részvényesek, a vállalkozók. Washingtonban megszavazzák az állami támogatást, New Yorkban felveszik a pénzt, a prérin épületesen kamatoztatják... s mindenütt *ők*, ugyanaz a mintegy hetven személy... Bármi legyen a fedőnév, ezekből áll a Union Pacific. Részvényesekként ők a vasút birtokosai, a jelzálogkölcsön tulajdonosaiként bérleti joguk van rá, igazgatókként ők kötik a

pályaszakaszokra a szerződéseket, a Credit Mobilier tagjaiként maguk építik."

Adams a Central Pacific urait se kímélte: „Ezt a társaságot egy egészen szűk körű kaliforniai klikk irányítja; belügyeiket nagyjából ugyanolyan homály fedi, mint a szabadkőművesek szervezetét."

Ám az Adams-féle leleplezések idején az amerikaiakat még izzó lelkesedés fűtötte: büszkék voltak, hogy elkészült „az ő" transzkontinentális vasútjuk, és ha ezt bárki bírálni merte, az csakis a haladás ellensége lehetett, mi több, hitvány hazafi.

1873-ban azután a Kongresszus elrendelte a vizsgálatot: jellegzetesen „kongresszusi belügy" volt ez, s csak tessék-lássék folytatták, de még így sem lehetett eltussolni azt a tényt, hogy az alelnök, az alelnökjelölt, a képviselőház fontos bizottságainak elnöke, tucatnyi republikánus pártvezér a képviselőházban és a Kongresszusban, valamint a képviselőház demokratapárti frakciójának vezetője Credit Mobilier-részvényeket fogadott el – egyértelműen megvesztegetésül. A vétkesek között olyan nevek voltak, mint Schuyler Colfax (akinek „öröklétéről" már a Central Pacific gondoskodott, egyik kaliforniai állomásának elkeresztelésével), az ismert politikusok közül az ohióí James A. Garfield, az iowai William B. Allison, a New York állambeli James Brooks, az illinois-i John Logan és a maine-i James G. Blaine. Logan és Blaine még idejében szagot kapott, s így a vizsgálat kezdete előtt visszaszármaztatta részvényeit; ezért aztán kívül maradhattak az ügyön. Meghallgatása során számos kongresszusi képviselő kijelentette, hogy eljárásmódjában nem talál semmi kivetnivalót. Hiszen csak előnyös befektetésről volt szó, hangzott bámulatos sűrűséggel a „mentség"; végül aztán Ames beismerte, hogy a részvényeket nem *vásárolták,* hanem kapták, vagy ha mégsem, a Credit Mobilier olyan busás osztalékot fizetett, hogy a vásárlási költségeket abból bőven fedezni lehetett, s így a részvények valóban egy centbe se kerültek.

A *New York Herald* kertelés nélkül, főcímben hozta a nagy újságot:

LELEPLEZŐDŐTT A CREDIT MOBILIER
Oakes Ames kiönti a szívét
Részvényosztás és osztalékok a csillagos égig –
ráadásul ingyen

Colfax alelnök kiagyalt históriáját bizonyos „rejtélyes küldeményről” hamar leleplezték. Tízezer dollárt senki sem ajándékozgat kongresszusi képviselőknek „csak úgy”! Garfield, az Egyesült Államok későbbi elnöke tagadta, hogy megtartotta volna a nevére írt részvényt, de Ames memoranduma nem hagyott kétséget felőle, hogy a kongresszusi képviselőt tíz részvényrész „terhelte”, s ezek után olyan osztalékot kapott, amely 329 dollárral haladta meg az eredeti névértéket. Garfield még most is tagadni próbált, mondván, azt a 329 dollárt kölcsönként kapta Amestől.

A tiszteletlen *New York Herald* gyászjelentéseket és epitáfiumokat fogalmazott a botrány minden szereplőjéről; idézünk néhányat:

Kié
A CREDIT MOBILIER?
Ha bárminek oka: a Nagy Washingtoni Pestisé!
A Capitoliumon a halálozási arány nagy,
hatalmasabb, mint az osztalékhányad.
A Union Pacific Railroad minden részvényesét,
aki 750 százaléknál nagyobb osztalékkal
tömhette zsebét,
szeretettel várjuk,
élve nézhetik végig erkölcsi haláluk

Az újságírók Oakes Amest elnevezték „Hoax” (Svindler) Amesnek, Schuyler Colfax nevét „Smiler” (Vigyori) Colfaxre változtatták (az alelnök ugyanis a meghallgatás alatt mindvégig vigyorgott). A gyászjelentések, folytatólag, így alakultak:

Oakes Ames
Ó, büszke nemes, nem esmérik el érték-
papírjaid, mert kétes helyen mérték,
s betelt a mérték!
Sugárzó fényeden pecsenyét más nem süt,
csak magad – mi meg csak nézhetjük.
Most te is megnézheted magad,
Svindler, követőd mindig
akad,
bármi dicstelen példák is intik;
lesznek, kik szemünkbe még
a port hintik.

Colfax alelnök
Vigyori barátunk, végre olyannak látunk,
amilyen voltál!
Nem csekélység, amit összehordtál:
a dollár
megérte az ügyes beszédet.
De véged
gyors vasúton jár!
Az osztalék: erények rontója, íme, béred.
(A sírások ajánlatoktól már kímélnek.)

James A. Garfield
Itt nyugszik a föld ölén a jeles:
hitte-e, hogy a Nagy Vasútépítés a végzete lesz!
A Credit Mobilier kinyúlt utána,
de bármi görbe út után is egyenes, íme a Láda!

Mondanunk sem kell, hogy a képviselőházi önvizsgáló bizottság jelentéseit nem ilyen hangnemben fogalmazták. Szóvirágokkal igyekeztek menteni a menthetőt; a szerecsenmosdatás klasszikus példája volt az a ténymegállapítás, amelynek eredményeképpen mindössze annyi történt, hogy a honatyák megszavazták Ames és Brooks kizárását. Amikor a két úr nem sokkal később eltávozott az élők sorából is, természetesen azt mondták róluk: „megtört szívük" nem bírta tovább. Colfax megtört szíve viszont nagyon is jól bírta, sőt csillaga feljebb hágott. Indianai választói leszögezték, hogy „maradéktalan bizalmukat élvezi", mint „példás életű, mérsékletes és elvhű" államférfi. Miután márciusban az alelnökségnek vége lett, Colfax minden erejét a vagyonszerzésnek szentelhette: eleget tett a tömérdek meghívásnak, felolvasó és előadó körútra indult, antialkoholistáknak és vallási szekták híveinek számolt be életének tapasztalatairól, s így többet keresett, mint amennyit politikusi pályafutásától remélhetett volna. A naiv hallgatóság biztosította, hogy „tisztán" jusson pénzhez, távol állván minden korrupciótól. (Amivel kapcsolatban még csak annyit érdemes megjegyezni, hogy annak idején egy levélboríték-gyárostól is megkapta a maga 4000 dolláros ellenszolgáltatását – egy jövedelmező megbízás kijárásáért.) A derék honatyát tehát nem sújtotta különösebben a kijárási tilalom.

Ülő Bika komoran tekint a fényképészre és oka van rá

James Garfieldet sem vitte el az érzékeny jó szíve. Ohióí választói még három újabb törvényhozási ciklus idejére rábízták magukat, azután pedig az egész amerikai nép bizalmát élvezhette – mint az Egyesült Államok elnöke. (Szép példája a nép pedagógiai hajlamainak: bizalommal akar nevelni. Vagy eleve hajlik rá az amerikai átlagpolgár, hogy az elnöki székbe olykor épp a minden hájjal megkent politikusokat tartsa a legalkalmasabbnak?) És a többiek szíve is bírta a további osztalékokat, amelyek aranyesőként hulltak rájuk – más vasúti részvényesek jóvoltából. Élvezték „a nép bizalmát", vagyis a pénz áldásait; és nevetségessé tették Amerikát a világ szemében. Miután a Credit Mobilier-ügy lezárult, törvényt fogadtak el, amelynek értelmében a kongresszusi képviselők juttatásait a törvényhozási periódus kezdetéig visszamenően megemelték.

Amikor a közvélemény megtudta, hogy a Union Pacificet alaposan kifosztották, a társaság részvényei nagyot zuhantak. A Credit Mobilier-ügy szenzációja 100 dollárról 30 dollárra vitte le a részvények értékét, a tőzsdekrach után, 1873 végén a harmincból tizennégy lett. Ezt a fejleményt használta ki az amerikai aranykor egyik leggátlástalanabb rablólovagja, akit „a Wall Street Mefisztója"-ként is emlegettek, és alattomosságáról legendák járták. A fondorlatos cselszövő, erkölcsi gátlást nem ismerő, pénzéhes Jason

A szem
a lélek tükre.
Jay Cooke fényképe

Gould (a későbbiekben Jay-re rövidítette a keresztnevét) New York állam északi felében született, ahonnét a 19. század oly sok nagy amerikai kizsákmányolója indult hódító útjára. Keményen gürcölő jenkik gyermekei voltak mind ezek a New England-iek; talán így tanulták meg tisztelni a dollár mindenhatóságát. Tény, hogy Jay Gould élete első keresetére még napórakészítéssel tett szert; s amikor negyven évvel később elköltözött oda, ahová nem süt a nap, valószínűleg melléje temethették volna azt a bizonyos első dollárt, amellyel „kezdte". Az említett negyven év során mindig megtalálta a módját, hogy más emberek pénzéből vagyonokat keressen magának. Huszonegy évesen megvolt már az első dollármilliója; harminchat éves korában huszonkétmillió, negyvenhat évesen nyolcvanmillió dollárja volt. S mivel abban az időben egymillió dollár sokszorta annyit ért, mint manapság, Jay Gould alkalmasint a világ leggazdagabb embere volt – következésképp a leghatalma-

A tetőtől talpig
bűnös és korrupt
Jay Gould

sabbak egyike. Tönkrement, elszegényedett nyomorultak sírdombjai szegélyezték az útját, mögötte öngyilkosok himbálóztak a kötélen, idegbajosok vicsorogtak tehetetlenül, megszámlálhatatlanul sokan váltak becstelenné vagy földönfutóvá. És vasúttársaságok tucatjai hevertek, amerre járt; mind a csőd szélén, vagy annyira eladósodva, hogy többé nem álltak – négy kerékre.

Gould szelíd modorú, törékeny alkatú, viaszos sárga bőrű férfiú volt; magassága alig öt és fél láb (százhatvanöt centiméter), tüdő- és gyomorbeteg külseje teljességgel semmitmondó. Halkan, már-már panaszosan beszélt. Mindez együtt azután alaposan megtévesztette és lefegyverezte az útjába kerülő áldozatokat; bizonyára nem vették észre, hogy Jay Gould bánatos fekete szeme milyen hirtelen vált át kegyetlen hidegségre, hogy szinte átfúrja, aki vele szemben áll. 1869-ben szövetkezett egy másik rablólovaggal, aki alkatra és küllemre is merő ellenpárja volt: a lompos-

slampos, nagydarab szoknyavadász Jim Fiskkel. Közösen kerítették hatalmukba az Erie Railroadot, részvénytőkéjét felhígították – a pincéjükben felállított nyomdagépen bizonylatokat sokszorosítottak –, és a részvények árát, valamint a készpénzkészlet java részét a maguk számlájára utalták át. Amikor otthagyták, az Erie Vasút adósságai égig szálltak a mozdonyfüsttel, és a részvényesek haláluk napjáig nem láttak többé egy centet sem a befektetett pénzből. Gould egy pénzügyi manőver során Fisket is kibillentette a hajóból, s attól fogva kizárólag a nyugati vasutakra összpontosított; úgy vélte, ezek felmérhetetlen gazdagság forrásaihoz vezetnek. A vagyon pedig – hatalom. 1873-ban Jay Gould világosan látta, hogy alapítói gyalázatosan kizsarolták a Union Pacificet: de hát nem azért volt ő a kor leggátlástalanabb szerencselovagjainak egyike, hogy meg ne lássa épp ebben a nagy lehetőséget. Elhatározta, hogy magához ragadja az Omaha–Ogden szakaszt, azután pedig minden erejével arra törekszik, hogy a Central Pacific ellenőrzését is megszerezze; így a nyugati óceánhoz vezető vasútvonal mindenestül az övé lenne.

1873-ban, a rendelkezésére álló húszmillió dollárnak alig az egytizedéből, Gould felvásárolta a Union Pacific részvénytőkéjének egyharmadát. A vasútnak 1874-re iszonyatos adósságok lejártával kellett számolnia, s ha fizetésképtelen volna – a teljes csődde l. Gould vállalta ezt a nehézséget, és szövetkezett a két főrészvényessel, Oliver Amesszel és Sidney Dillonnal. „Magamhoz kérettem őket, és tárgyaltunk – emlékezett később. – Kötelezvények formájában konszolidáltuk a követeléseket." A három szövetséges ezekbe a kötelezvényekbe fektette pénzének egy részét, a terhelési rátákat pedig 133 százalékkal növelte. Ezek az intézkedések azt eredményezték, hogy a Wall Street a részvények felmenő árfolyamát tanúsíthatta. Gould egyre följebb hajtotta az árakat, közben pedig további nagy részvénypaketteket szerzett, óriási osztalékot hirdetett – az összegek javarészt persze az ő zsebébe kerültek vissza, lévén ekkorra már ő a Union Pacific legfőbb részvényese. Akkor kéz alatt eladott egy halom értékpapírt, mintegy húszmillió dollárra becsült nyereséggel, ám e pénznek csak igen kis hányadát fordították sínekre, anyagokra, vasútfejlesztésre; a kormány pedig, az adósságok törlesztése fejében, egyetlen centet se látott a Gould-féle Union Pacifictől. 1878-ra Jay Gouldnak már

alig voltak birtokában Union Pacific-részvények. Mégis úgy érezte, hogy a már szinte teljesen kifacsart társaságból további pénz sajtolható.

Következő sakkhúzása egyelőre az volt, hogy megszerezze magának a Kansas Pacificet; ezt a társaságot egy másik rablóbanda 1877-ben juttatta csődbe. Gould ezt az alkalmat is kihasználta: úgy gondolta, hogy a Kansas Pacific jó fegyver lesz a kezében a Union Pacifickel szemben. S az eredmény megint: busás milliók. Mielőtt azonban a halálra ítélt kansasi társaságot megszerezhette volna, nehézségekbe ütközött. A nehézségeket úgy hívták: Henry Villard (a hangzatos név mögött egy német származású kivándorló, Ferdinand Gustav Hilgard rejtőzött). Villard amerikai német lapok tudósítójaként kezdte újvilági pályafutását. Tudósított a Lincoln–Douglas szónoki párharcról, majd Washingtonba kísérte az elnököt, jelen volt 1861-ben a beiktatáson. A polgárháború idején Villard két New York-i újságot is tudósított. A háború után Németországban adott el vasúti kötelezvényeket. Az idő tájt, amikor Gould a Kansas Pacificre épp rá akarta tenni a kezét, Villard a bajba jutott vasútvonal német érdekeltjeinek képviselője, mintegy a Kansas Pacific teljhatalmú csődtömeggondnoka volt.

Gouldnak sikerült ugyan potom centekért megvásárolnia a dollárokat érő részvényeket, de ezzel még nem jutott célhoz. Villard ugyanis megmakacsolta magát, mondván, a vonal a kötelezvénytulajdonosoké, és elzárkózott, amikor Gould azt javasolta, hogy az összes érdekeltséget egyesítsék, új részvények kibocsátásával. A két makacs és eltökélt férfi küzdelme az 1870-es évek végéig tartott. Gould végül úgy döntött, hogy erő helyett fortélyt alkalmaz, és Villard hiúságára próbál hatni. Javasolta tehát, hogy Villard maga dolgozzon ki tervet a Kansas Pacific szanálására, egyidejűleg a kötelezvények teljes értékű kiváltására. Villard elkészítette a tervet, ám a Wall Street Mefisztója ezúttal is túljárt ellenfelének eszén: kifizette a kötelezvények tulajdonosait, s ezzel a becsvágyó Villardot már meg is fosztotta a vasúttársaság bárminemű ellenőrzésének jogától.

Most Gould előtt nyitva állt az út: a mesteri pénzügyi csel útja. Közölte a Union Pacific igazgatóival, hogy a Kansas Pacific vonalát meghosszabbítja: Denvertől vezet majd Salt Lake Cityig, megtörve ezzel a transzkontinentális vasút addigi monopóliumát. 1879 végén a Union Pacific

igazgatói megjelentek New Yorkban Gouldnál, hogy a kapituláció feltételeiről tárgyaljanak. Gould fúziót javasolt: egyesüljön a Kansas Pacific és a Union Pacific – neki ez az ügylet kétszázezer Union Pacific-részvényrészt biztosított volna. Meg is egyeztek. Közvetlenül ezután Gould kiszivárogtatta az egyesülés hírét, a részvények ára emelkedni kezdett, s ő azonnal eladta a maga csomagját. Villard szerint Gould csupán ezzel a manőverrel tízmillió dollárt vágott zsebre – a tőzsdekrach előtt. Gould sorsára hagyta a kifosztott Union–Kansas–Pacificet; figyelmét más vasútvonalakra fordította.

Ez idő alatt persze vetélytársai sem pihentek. Thomas A. Scott a Pennsylvania Railroad hatalmas keleti hálózatát próbálta a transzkontinentális vasúthoz csatolni. Rövid ideig, mielőtt Gould a nyugati színtéren megjelent, Thomas A. Scott volt a Union Pacific elnöke; ő viszont képtelen lett volna kihúzni a társaságot az anyagi csődből, így tevékenységét inkább a Texas & Pacificnél folytatta. A déli államok régóta áhítoztak erre a vonalra, amely a 32. szélességi fokot követve haladna Texasból a kaliforniai San Diegóba, keletnek pedig kapcsolódna a New Orleans-i, továbbá az Atlanti-óceánhoz vezető vasutakhoz. Scott úgy vélte, ez a hálózat tökéletes folytatása az ő Pennsylvania Railroadjának, 1871-ben koncessziót és földkiutalást szerzett a Texas & Pacific építéséhez.

Scott az építkezés technikai vezetését Grenville Dodge-ra bízta, aki néhány hónappal azelőtt vált meg a Union Pacifictől. Kettejük szerződése Dodge-nak nemcsak magas fizetést biztosított, de részesedést is az új vonalból. Ezek után Dodge végigjárta Texast, és számos település lakosságát rávette, biztosítsák jövőjüket vasúti kötvényekkel – mert így arra is feltétlenül számíthatnak, hogy a vonal őket is bekapcsolja a nyugatnak irányuló forgalomba.

Mielőtt azonban az építkezés megkezdődhetett volna, kirobbant Washingtonban a Credit Mobilier-botrány, és Dodge attól félt, hogy őt is belekeverik. A Union Pacificnél működvén, az utolsó esztendőkben mintegy nyolcvanezer dollárral vesztegetett meg kongresszusi képviselőket; hozzájárulásukat akarta megszerezni így az Omaha és Council Bluffs közti hídépítéshez, továbbá – a felesége nevén – Credit Mobilier-részvényekhez is hozzájutott. Félelme nem volt alaptalan, megidézték Washingtonba, meghallgatásra.

Tudomásul vette az „idézést", de kihívással válaszolt: közölte, hogy a vasútépítés minden idejét leköti, holmi tanúskodás kedvéért nem utazgathat Washingtonba. A vizsgálóbizottság rájött, hogy a Texas & Pacific még jó néhány évig „épülgethet", ezért elküldte egyik emberét, a hivatalos idézéssel. Ezt az embert azután Texasban azzal fogadták, hogy Dodge már úton van Washingtonba. Valójában viszont Dodge csak egy St. Louis-i hotelban bújt meg, álnéven. Ahogy az idézéssel végre a nyomára akadtak, egyszerűen kisurrant a szállodából, vonatra ült, visszatért nyugatra, és addig rejtőzött, amíg a vizsgálat véget nem ért. Amikor évekkel később egy másik vizsgálóbizottság több sikerrel járt, először is felrótta Dodge-nak az 1873-as magatartását. Dodge tagadta, hogy Texasból valaha is eltávozott volna. „Ugyan, egy kis üzenet az irodámba, és már jöttem volna – jelentette ki, színlelt csodálkozással. – Fogalmam sem volt róla, hogy bárkinek is nehézséget okozott hollétem kiderítése." Aztán váratlan büszkeséggel a hangjában leszögezte: „A lapokból értesültem csupán, hogy 2200 mérföldet loholtak utánam, csak azért, hogy idehozzanak."

A Texas & Pacific építése Texas állam keleti területén szépen haladt, amikor az 1873-as tőzsdekrach eredményeképpen a pénzforrások elapadtak. Dodge ekkor napi pár centért néger fegyenceket bérelt Texastól. Sikerült a vonalat ebben az évben egészen Dallasig elvezetni, hanem hogy Fort Worth-ig jusson, három évbe telt megint; hiányoztak az anyagi erők. Tom Scott abban bízott, hogy Angliában sikerül talán pénzt felhajtania – így hát odautazott; Dodge ugyanezt Washingtontól remélte, ám egyikük sem járt sikerrel. A Texas & Pacific kátyúban volt; jelentős, hosszú lejáratú hitelekre lett volna szüksége.

Ekkor Jay Gould, mint a sebesült állatot szimatoló sakál, elkezdte bekeríteni a prédát. A terepen azonban ott ólálkodott már egy másik dögleső: Collis Huntington. A kaliforniai üzletember azt tervezte, hogy Southern Pacific néven vasutat épít az Egyesült Államok délnyugati vidékén, mindenfajta konkurrenciát kiküszöbölve. Huntington már Washingtonban is veszélyes ellenfélnek látta Scottot, amikor mindketten kongresszusi képviselők megvesztegetésével foglalkoztak. Állami támogatást akartak szerezni a Texas & Pacific, illetve a Southern Pacific építéséhez. Huntington „panaszkodott" is, hogy Scott éjjel-nappal a „lobbyban

lóg", és csupán a megbeszélések szünetében engedélyez magának egy kis szundításnyi szünetet valamelyik díványon vagy fotelban. Gould maga mintegy tribünről figyelte a két vetélytárs küzdelmét, és végül úgy ítélte meg a dolgot, hogy Huntington a szívósabb ellenfél. Sőt, fel kellett tennie azt a kérdést is, hogy ilyen emberrel érdemes-e vállalnia a harcot.

Bonyolította a helyzetet az Atchison, Topeka & Santa Fé társaság, amely 1863-ban bőséges állami földjuttatásban részesült ugyan, de 1870-ben már a csőd szélén állt. Akkor azonban egy Ginery Twitchell nevű jenki vezetésével fellendült megint; az ügyes massachusettsi szerzett tőkét, s így 1871-ben a vasútvonal már Newtonig ért, ezzel a Kansas Pacifictől jelentős mértékben átvette a texasi marhakereskedelemben játszott szerepét. Majd a következő évben eljutottak Dodge Cityig; ez a hely „a vasúti városok királynője" címre, a Santa Fé-vasút pedig a teljes marhamonopóliumra pályázott. 1872. december 28-án a vágány elérte a Colorado-vonalat, eredeti célját. A keleti részvényspekulánsok hirtelen fölfedezték a Santa Fé transzkontinentális törekvéseit. Építési tőkéjének jelentős részét Twitchell bostoni pénzemberektől kapta. A legfőbb tőkebefektetők egyike, Thomas Nickerson 1874-ben fel is váltotta őt a társaság elnöki székében. Újabb pénzinjekciókkal Nickerson 1876-ban Colorado államon át egészen Pueblóig vitte a vasutat, hogy innét a régi Santa Fé-útvonalat kövesse vele Új Mexikó államig. Itt azonban erőteljes ellenfele támadt, nem csekélyebb méghozzá, mint a harcos kvéker William J. Palmer, aki közvetlenül a polgárháború utáni években a Kansas Pacifickel Denverig jutott.

„Pénzetlen fiatalemberek csak úgy gazdagodhatnak meg, ha tőkésekkel szövetkeznek – írta Palmer 1865-ben –, a tőkebefektetés legalkalmasabb területe pedig a Nyugat." Palmer Denverben ütötte fel főhadiszállását, kapcsolatba lépett philadelphiai, New York-i és angliai tőkésekkel, megszervezte a Denver & Rio Grande Railwayt, melynek legközelebbi célja a Texas állambeli El Paso volt, hogy a vágány azután továbbvezessen Mexikóba. Hogyan és milyen vonalat követve, ez Palmert természetesen nem érdekelte. A Kansas Pacific építésekor megtanulta, hogy a földbirtoktársaságok alapítása, a városok és települések létrehozása, valamint a telekeladás sokkal jövedelmezőbb, mint a vasút maga. Az meg aztán végképp hidegen hagyta, hogy ezek a

„vasúti városok" később – a legcsekélyebb gazdasági alapnak is híján – tönkremennek, felszívódnak a semmibe.

Denvertől hatvan mérföldnyire délnek, a barátságos kis megyeszékhelyen, Colorado Cityben Palmer földet akart vásárolni, de kiderült, hogy túl borsos az ára – legalábbis ha spekulációra venné valaki. Így aztán továbbment, és nem bánta meg: óriási területekhez jutott, egy acre földet 80 centért vett. Amikor 1871-ben déli irányba vezette a vasutat, Colorado Cityt elkerülte, áthaladt viszont az új városon, Colorado Springsen, ahol az imént vásárolt telkek eladásából busás hasznot remélt. Pár hónap múlva Colorado City „meghalt", elveszítette ugyanis megyeszékhelyi státusát; ez a rang attól fogva a vasút mellett fekvő Colorado Springset illette meg.

Pueblo volt a következő város, amelyet a dél felé haladó vasútvonal elért. Palmer odaküldött egy ügynököt, aki közölte a város polgáraival, hogy két lehetőség közt választhatnak: vagy összegyűjtenek 150 000 dollárt a Denver & Rio Grandénak, vagy a vasút elkerüli városukat. Pueblo összeszedte a pénzt; Palmer vasútja pedig így is elkerülte a várost. Az Arkansas River másik partján épült pályaudvar; ennek oka is az volt, hogy Palmer eladhassa új telkeit a South Pueblo nevű „vasúti városban" és környékén.

Efféle manőverei s más manipulációi hírhedtté tették Palmert és társaságát, így azután minél délebbre ért a Denver & Rio Grande, annál kevesebben kedvelték. Röviddel azután, hogy a Santa Fé-vasút elérte Pueblót, heves konkurrenciaharc alakult ki a két társaság között. A dolog csaknem fegyveres összecsapássá fajult – és a helybeliek javarészt a Santa Fé pártján álltak. Mindkét vasúttársaság eltökélte, hogy továbbhalad Új Mexikó felé – ám arra csak egyetlen út jött számításba, a Raton-hágó, amelyen át a kocsiforgalom is bonyolódott időtlen idők óta. Palmer a Denver & Rio Grande vágányával néhány kilométerre megközelítette már a hágót, és nyeregben érezte magát.

Történt azonban, hogy a keményfejű öreg kereskedő, „Uncle" Dick Wooton vagy tizenkét évvel azelőtt írásos engedélyt járt ki magának Colorado és Új Mexikó törvényhozóinál, hogy vámköteles utat építhet a hágón. Vendégfogadót is épített. És kellemesen megélt az útvámból, a kis hegyi hotel bevételéből s az utasoknak eladott élelemből. Amikor most értesült róla, hogy „az ő hágóján" át vasutat

terveznek, megértette, hogy az eddigi aranyéletnek vége. Szövetkezett hát a Santa Fé-társasággal. Rejtély, mi nem tetszett neki a Denver & Rio Grandénál: talán a nagy mohóságuk; az is lehet, hogy a legékesebb érv a Santa Fé ajánlata volt, a havi ötvendolláros életjáradék. Tény, hogy amikor egy téli estén megjelent a hágónál a Santa Fé lovas terepmunkás csapata, „Uncle" Dick kész volt az együttműködésre. Fegyveres férfiakat toborzott a környékről, akik a planírozókat védelmezték; és megkezdődött a munka – lámpafénynél. Dick bácsi jól számított abból a szempontból is, hogy nem fognak olyan simán menni a dolgok: ugyanis nemsokára feltűnt a Denver & Rio Grande különítménye, mérnökök és segédmunkások, és el akarták kergetni a Santa Fé embereit. Kis híján tűzharcra került sor; döntött a helyzeti előny, „Uncle" Dick fegyveresei helyezkedtek el magasabban, a Denver & Rio Grande pedig kénytelen volt belátni, hogy a játszmát elvesztette. Ezután meg sem kísérelték már az áttörést Új Mexikóba.

Persze a Santa Fé még korántsem volt túl a nehezén. Következett az idegek csatája Collis Huntingtonnal, aki az új vasútvonal előnyomulását a maga Southern Pacificje elleni orvtámadásnak tekintette. Annál is inkább ingerelte őt a dolog, mivel egyidejűleg Tom Scott Texas & Pacificjével is bonyodalmai voltak.

E harc során Scott ügyesen manőverezett: kihasználta az 1876-os elnökválasztási küzdelmeket, amelyek során Hayes és Tilden afféle állásháborút vívott egymással. A demokraták jelöltje, Tilden feltétlenül számíthatott a nép többségének támogatására, de végül a republikánus Hayes szerezte meg (csalárdsággal) az elektorok többségét, közöttük is túlnyomó részben a délieket. Dél demokratái eltökélték, hogy a maguk szavazatait nem csalják át olcsón a republikánus elnökjelöltnek. Mivel Scott éveken át a déli politikusokra összpontosította lobby-tevékenységét, Hayes republikánus hívei Scottot szövetségesüknek választották a Déllel történő politikai kiegyezés elősegítésére. Scott számos déli képviselő bizalmát élvezte a Kongresszusban. Annak idején megígérte nekik, hogy ha megszavazzák a Texas & Pacific állami támogatását, összekötő vonalakat biztosít területeiknek a Texas & Pacific vasútvonallal. Az északi államok demokratái és republikánusai azonban makacsul ellenezték ezt a tervet, amely a csak nemrégiben legyőzött lázadó

Délnek kedvezhetett volna – ezzel meghiúsították Scott lobby-tevékenységét is.

Washingtonban a pártok egymást vádolták csalással, és új polgárháború fenyegetett; ezalatt Scott és régi ellensége, Huntington kompromisszumon munkálkodott. Huntington késznek mutatkozott bizonyos engedményekre a Texas & Pacifickel szemben, feltételül szabta azonban, hogy a transzkontinentális vasút kaliforniai szakaszát a Southern Pacific ellenőrizze majd.

Miután ez a dolog így elrendeződött, a déli demokraták elfogadták elnöknek Hayest. Ellenszolgáltatásul a „rekonstrukció" befejezését kérték. (Ez a déli államok politikai viszonyainak rendezését jelentette a polgárháborús évek után.) Alapfeltétel volt még a szövetségi csapatok kivonása délről, valamint a Tom Scott-féle új vasút. Így kötötték meg a híres „1877-es kompromisszumot"; a szövetség, amelyet gyakorlatilag a republikánusok, délvidéki demokraták és hatalmas vasútmágnások alkottak, még a huszadik században is jelentős mértékben befolyásolta az Egyesült Államok politikáját. Rutherford Hayes 1877 márciusában utazott Washingtonba, a hivatali beiktatásra – Tom Scott luxusberendezésű magánvagonjában.

Ám ha Scott azt hitte, hogy legyőzte nagy riválisát, hamar beláthatta, hogy tévedett. Huntington ugyanis nem elégedett meg az új transzkontinentális vasút kaliforniai szakaszának ellenőrzésével. Elhatározta, hogy továbbnyomul El Pasóig, majd a Mexikói-öböl valamelyik kikötővárosáig. 1877 őszén Huntington Southern Pacificjének vágánya közeledett már a Colorado folyóhoz, amelynek túlpartján már Arizona kezdődik. Útját azonban elzárta a juma indiánok rezervátuma; továbbá a kormány engedélye is szükséges volt a hídveréshez s az Indián Területen való áthaladáshoz. Mialatt Huntington a kormánynál útjogért folyamodott, Scott egy kis munkacsoporttal elindította a saját pályavégétől 1200 mérföldnyire elterülő indián rezervátumon a terepelőkészítés munkálatait; a Texas & Pacific így már-már biztos lehetett a sikerben. Huntington tajtékozva rohant Washingtonba a hadügyminiszterhez, követelve, űzzék el riválisát a jumák területéről.

A kormány, mint várható volt, leállította a Texas & Pacific tevékenységét; hanem ekkor meg Huntington kezdeményezett: washingtoni engedély nélkül, a juma indiánok-

kal mit sem törődve, hidat építtetett a Coloradón, a rezervátumon pedig keresztülvezette vasútvonalát. Elhagyott vidék volt az, mire híre ment a csínytevésnek, már késő volt.

„Roppant igazságtalanság ért bennünket" – panaszolta a hadügyminisztériumban Scott, amikor Huntington húzásáról értesült; a kaliforniai vállalkozó azonban fütyült a vádakra, szép lassan, de biztosan építette tovább vasútját Arizona sivatagain át, majd – bízva a sikerben – Washingtonba ment.

A vasútépítés világában a *fait accompli,* a befejezett tény ugyanazt jelentette, mint ha egy király valamely idegen területen felvonja zászlaját – azt a földet meghódította. Ezért Huntington se ütközött nehézségekbe, amikor kihallgatást kért Hayes elnöktől. „Kezdetben az elnök kissé bosszúsnak látszott; szembeszegültünk a kormánnyal, ez meg az, így meg úgy", mesélte Huntington könnyed stílusban. Hanem hogy ő azután biztosította Hayest, milyen életbe vágóan fontos ügye neki ez a vasútépítés, amellyel kizárólag a népet akarja szolgálni; s hogy elmondta, mint dolgoztatta éjszaka az embereit, mialatt Fort Yuma katonái békésen aludtak. Huntington szerint az elnök ezen szívből derült – értékelte a ravasz kaliforniai észjárását.

„Mi a terve, ha megengedjük, hogy átvezesse a vágányt a hídon?" kérdezte Hayes.

„Azonnal továbbhaladunk a sínekkel Arizonán át", felelte erre Huntington.

„Csakugyan? Hát ha ez a terve, a lényeg nekem is kedvemre való."

Vagyis az elnök, minden viktoriánus szigorúsága és prüdériája ellenére, politikai reformbeszédek és vasárnapias szunyóka-bölcsességek hangoztatása közepette is némi csodálattal adózott a rablóbároknak, és eltűrte erkölcsi neglizséjüket. Hayes elnök Huntington mögé állt, és ezzel meghiúsította Tom Scottnak, vagyis annak az embernek az álmát, aki talán a legtöbbet tette azért, hogy belőle elnök lett; a Texas & Pacific esélyei jóformán a semmivel voltak egyenlőek, hogy vágánya valaha is eljut az óceánhoz.

Hayes elnökségének első nyarán sztrájkba léptek a munkások, mert keveselték a bért. Amikor a vasúttulajdonosok meg akarták törni a sztrájkot, országszerte felkelések robbantak ki. A vasúti síneken a rendőrség és a milícia erői

ütköztek meg a sztrájkolókkal. Az eredmény: halottak, sebesültek. Július 22-én Hayes megszálló csapatokat vont ki délről, hogy a sztrájkot fegyveres erővel verje le. Ebbe a kavarodásba Tom Scott végképp belerokkant. A lázadásokat a vasúttulajdonosok mérhetetlen kapzsisága váltotta ki; s e pénzéhes keselyűk közé tartozott a Texas & Pacific gazdája is. Most a sztrájkok s a zűrzavarok sok millió dollárba kerültek a vállalkozóknak. Tom Scott becsvágyára ez az eset mérte az utolsó csapást. Végképp odalett minden reménye, hogy a délvidéken át nyugatnak vezető vasútja legyen.

Jay Gould, a sakál látta: itt az alkalom, elérhető az újabb préda. 1880-ban bekebelezte a Scott-féle Texas & Pacificet. Pár hónapig huzakodott Huntingtonnal, előrenyomult El Pasóig, amíg a kaliforniai vasútmágnás El Pasótól keletnek épített tovább makacsul. Gould jól tudta, hogy Huntingtonnal úgysem bírna; felajánlotta ezért, hogy elejti eredeti tervét, nem viszi tovább El Pasótól a T. & P.-t nyugatnak, amennyiben Huntington is beleegyezik, hogy a Southern Pacific vonala El Pasónál véget ér. Huntington beleegyezett; ám néhány hónappal később megvásárolt pár kesze-kusza texasi vasút-töredéket, ezeket összekötötte, amíg végül a Southern Pacific szerelvényei egészen New Orleansig közlekedhettek. S ő ezt tervezte kezdettől fogva.

A nyolcvanas évekig ez volt a meggazdagodás legbiztosabb módja az Egyesült Államokban: vasutat építeni! Tömérdek vállalkozó vetette magát a koncra; folyt is az építkezés, országszerte, veszettül. Csak a legritkább esetben törődtek vele, hogy az épülő vasút szállítási igényeknek és céloknak is megfeleljen. Hiszen adva volt a cél: a pénzügyi kizsákmányolás, a spekuláció. Nem az országnak használt e sok vállalkozó szellem; s ami a népet illeti, a nép csak ráfizetett – gazdasági válságokkal, háborúkkal –, hogy a világ legképtelenebb vasúthálózatának életképességét szavatolja.

Ülő Bika és az északi vonal

Az 1860-as években az indiánok csak elszórtan s meglehetősen eredménytelenül vették fel a harcot a vasúttal a Nagy Síkság bölényvidékein. Nebraskában és Kansasban a Union Pacific és a Kansas Pacific munkacsoportjai néha összetűztek velük, de az ilyesmi alig hátráltatta a földmérést és a pályaépítést. Amikor a Northern Pacific – a Nagy Tavaktól a csendes-óceáni part északnyugati részéhez vezető régi „álomvonal" társasága – 1870-ben végre lázas munkához látott Minnesotában és Washington államban, a területen élő sok ezer préríindián szabadsága került veszélybe. Az 1850-es és az 1870-es évek között számtalan előmérést végeztek itt, bizonyos volt azonban: bármerre vezessen az északi vonal, több száz mérföldön át kell kereszteznie a szerződés szerint indián tulajdont képező földeket, bölénycsordák gazdag legelőit. A bölények akkoriban milliószám éltek arrafelé. Ez az állat nemcsak fontos gazdasági alapja volt az indiánok életének (táplálék, sátoranyag és ruházat szempontjából); több volt annál – tisztelték, vallási jelképnek tekintették. Bölények nélkül a préríindiánok kultúrája összeomlik. Az 1849-es aranyláz idején a törzseknek el kellett tűrniük, hogy a nyugat felé nyomuló fehér ember északnak s délnek szorítja útvonaláról bölényeiket. Az 1860-as években azután elérkezett a Nagy Síkságra a Tüzes Ló, és az egykor hatalmas csordákat szinte kipusztította.

A szabadon kószáló törzsek hamarosan meggyűlölték a „Gonosz Varázslatos Szekeret", amely vasösvényeken futkároz, és űzi a vadat ősi helyéről. Némely indiánfőnökök szerződéseket írtak alá és északra vonultak embereikkel, ahol „örök időkre szóló" territóriumokat biztosítottak számukra. Más főnökök, mint Ülő Bika is, távol tartották magukat a fehér embertől, nem kötöttek szerződést, csak mind hátrább húzódtak a telepesek áradó hullámai elől. Azt akarták csupán, hogy őket pedig hagyják békén.

Ülő Bikát a fehérekkel történt megismerkedése óta szüntelenül elborzasztotta, milyen erőszakosak és vérszomjasak a sápadtarcúak. Gyilkolnak, rabolnak. Látta Minnesotá-

ban, Dakotában és Wyomingban. Harcolni csak akkor harcolt ellenük, ha barbárságuk a teton-sziúkat sújtotta; és minden összecsapás után egyre nyugatabbnak húzódott, remélve, hogy elkerülheti az újabb háborúságot. Az 1860-as évek végén Ülő Bika a Fekete Hegyektől nyugatra vitte hunkpapa harcosait, ahol a Yellowstone River mellékfolyóinál – a Powder, a Tongue és a Bighorn Rivernél – békésen élhettek, vadászhattak a még bölénydús vidéken. Ülő Bika ugyanis elhatározta, hogy kivonja magát a rezervátumok ellenőrzőinek hatásköréből, és ősi módra él tovább; példáját egyre több oglala- és brulé-sziú, csejenn és arapahó követte. Tudták, hogy a Yellowstone vidéke az utolsó olyan terület, ahol valóban hagyományaikhoz híven lehetnek indiánok. Délen, keleten, nyugaton – mindenütt a sápadtarcúak települései, útvonalai; már csupán ez az északi terület volt szent és érintetlen, föl egészen a kanadai határig. Itt ők szabadon kószálhattak, és a Missouri mentén kereskedhettek a kanadai félvér indiánokkal – nem kellett tartaniuk az utált kereskedelmi ügynökségektől.

Elképzelhető volt az indiánok riadalma, amikor 1871-ben fölfedezték: a Yellowstone völgyében sápadtarcúak méricskélnek. Ülő Bika beleegyezésével a fiatal harcosok azonnal cselekedtek: zavaró rajtaütéseikkel a betolakodók tudomására hozták, hogy jelenlétük nem kívánatos, aztán elkergették őket. A földmérők azért jártak ott, mert a Northern Pacific Railroad tulajdonosai elhatározták, módosítják a tervezett vonalat. Eredetileg a vasút olyan területeken vezetett volna, amelyekről az indiánok már lemondtak. Most azonban a vasút új irányát a törvény szerint indiánok birtokában levő földek jogviszonyainak figyelmen kívül hagyásával határozták meg. A földmérők 1872-ben kisebb fegyveres őrszemélyzet kíséretében tértek vissza a Yellowstone folyóhoz; Ülő Bika emberei megint elűzték valamennyiüket.

Ez a dolog csakhamar Ülő Bikára terelte a vasútépítőkkel szoros érdekszövetségben álló washingtoni politikusok és hivatalnokok figyelmét. Kormánybiztosokat küldtek ki, mérjék fel, milyen befolyást gyakorol a környék indiánjaira ez a rebellis indulatú főnök. Ülő Bika szigorúan őrzött táborába persze egyikük sem merészkedett. Biztonságos távolból, Fort Peck ágyúinak védelméből becsülték fel találomra az indiánok létszámát; és jelentették, hogy Ülő Bika

köré mintegy hétszáz (mások szerint ezerötszáz, sőt háromezer) család csoportosul, s hogy ez a főnök a Yellowstone vidékén valóságos terroruralmat vezetett be, harcosai tisztelik és rettegik. Az indiánügyek montanai megbízottja, J. A. Viall ki nem állhatta azokat az indiánokat, akik továbbra is indián hagyományok szerint kívántak élni, s a kormány hivatalos álláspontját képviselve „ellenségesnek" tekintette a rezervátumokon kívül maradó rézbőrűeket:

„Amennyiben ezek az Ülő Bika köré tömörülő kóbor sziúk (valamint az ellenséges arapahó és csejenn csoportok) a továbbiakban is gátolni akarják a Northern Pacific munkálatait, őszintén remélem, megfelelő fegyveres erő érkezik a helyszínre, hogy szigorúan és példásan megrendszabályozza őket – s ha netán e vörösbőrűek kiirtása árán lesz csak rend, bármi fájdalmas, nem szabad visszarettenni a műtéttől. Jogos és igazságos szerződéseket kötöttünk velük, s ezek pontjait mindaddig be is tartjuk, míg ők hálátlannak nem bizonyulnak a kormányzat nagylelkűségével szemben. Pontosan tudhatják, mik az Indián Iroda szándékai; eredeti seregük háromötödének példája ékesen tanúsítja, hogy az ígéretek nem maradnak meg pusztába kiáltott szónak. Mivel pedig továbbra sem hagynak fel ellenséges magatartásukkal, ebből csak arra következtethetünk, hogy harcolva akarnak meghalni, és semminő körülmények között nem hajlandók békében élni a fehér fajjal. Északnyugaton kizárólag ezektől az indiánoktól kell komolyabban tartani. Ha a következőkben is támadólag lépnek fel, a civilizáció, mi több, az emberiség létérdeke, hogy hatalmuktól megfosszuk őket."

A Northern Pacific tulajdonosainak kérésére a hadügyminisztérium 1873 tavaszán erős katonai különítményt vezényelt Fort Rice-ból a Yellowstone-völgybe; a katonák „védőkíséretként" tartózkodtak ott. Az expedíciós hadtest több mint 1500 főből állt, voltak köztük tisztek és közlegények – gyalogosok, lovasok, tüzérek –, ezt a derékhadat egészítette ki 353 polgári személy – öszvérhajcsárok, tanácsadók és tolmácsok, nyomkeresők –, 275 szekér és orvosi szerkocsi, 2300 ló és öszvér: ez a haderő alkalmas volt rá, hogy megsemmisítsen minden indiáncsoportot, amely a területén áthaladni kívánó Tüzes Lónak útját próbálná állni.

Az expedíciót David S. Stanley tábornok vezette, a 7. ezred lovasságának pedig George Armstrong Custer volt a

parancsnoka, aki két évvel azelőtt ereje javát a déli területek indiánjai ellen fordította, s megölt minden rézbőrűt, aki bölényrevírjét a vasúttal szemben védelmezte volna. Stanley és Custer gyűlölte egymást. „Ez (Custer) egy hidegvérű, hazug, elvtelen ember – írta Stanley egy héttel az expedíció kezdete után a feleségének. – Rokonain és talpnyalóin kívül, mondhatom, ezredének minden tisztje csak megvetést érez iránta. Engedély nélkül magával cipelt egy kereskedőt, egy öreg néger asszonyt meg egy öntöttvas tűzhelyet, és reggelente gyakran miatta nem lehet továbbindulni, mert még nem végzett a csomagolással." A kereskedő Custer barátja volt bizonyos Balarian, aki egy egész markotányos szekérre való whiskyt hozott a harcok mezejére. A szakácsnő neve Mary volt, egykori rabszolga, aki a férjével, Hammel együtt számos expedíciójára elkísérte Custert. Körülbelül ugyanakkor, hogy Stanley Custerről az iméntieket írta, Custer a következőképpen számolt be a tábornokról feleségének, Elizabethnek: „Stanley tábornok csapnivalóan viselkedik: iszik... Worth őrnagy például eszméletlenül találta őt a földön, a tábor területén kívül... ott feküdt merev részegen..." A két tiszt ellentéte akkor érte el a csúcspontját, amikor Stanley egyik alkoholmámoros „kiruccanása" idején Custer átvette a parancsnokságot. A tábornok hadbíróság elé akarta állítani Custert, hanem aztán visszavonta a parancsot. A viszálykodás is véget ért, amikor útjaik elváltak. Custer a lovassággal elindult a sereg zöme előtt, és este a főtábortól bizonyos távolságra vert tanyát. Egy szempontból Custer helyzete kedvezőbb volt Stanley-énél: a Northern Pacific főmérnöke, Thomas Jefferson Rosser osztálytársa volt egykor a West Point-i akadémián. A texasi Rosser a lázadó déliek seregében szolgált, és vezérőrnagyságig vitte. A Shenandoah-völgyben Custer ellen harcolt. A polgárháború után favágó lett a Northern Pacific egyik földmérő csoportjánál; itt megint magasra feltornászta magát – főmérnökké. „Ültünk, karnyújtásnyira a nyeregben – emlékezett vissza Custer –, Rosser meg én; annyi év után összetalálkoztunk megint. Együtt kapaszkodtunk, rugtattunk sziklatetőkre, úttalan vadonban csörtettünk, este ugyanannál a tábortűznél kuporogtunk." És felidézték a régi időket, a tűz lángjai közt ott lobogtak a hajdani csatakép – kilenc év múlt el azóta, és az egykori ellenfelek szövetségesekké váltak.

Persze, az élet most sem volt békés; az expedíciós hadtest élén haladó Custer alakulatát állandóan zaklatta Ülő Bika és harcosainak csoportja. Visszatekintve elmondhatjuk, hogy ezek a csatározások mintegy a három évvel későbbi utolsó ütközet, a Little Bighorn-i csata főpróbáját jelentették. A főszereplők is a színen voltak már: Ülő Bika, Szilaj Ló, Gall, Fekete Hold, meg néhány csejenn és arapahó főnök. Custer oldalán pedig ott találjuk fivérét, Tomot, sógorát, James Calhount, valamint leginkább kedvelt nyomkeresőit, Véres Kést és Charley Reynoldsot. Custer a *Galaxy Magazine* című folyóiratnak tudósítást írt a Yellowstone mentén lezajlott visszavonulási hadműveletekről. Önmagát a Jó harcosának tüntette fel – és Ülő Bika testesítette meg a Gonoszt. Ülő Bika szemszögéből természetesen Custer, Rosser, a katonák és a földmérők voltak a Rossz erői. Litton Shields, a huszonegy éves ír kivándorló, aki a földmérő szakaszban dolgozott, később beszámolt az expedíció és az indiánok első találkozásáról a Powder River torkolatának közelében. A túlpartról harcosok csoportja kiabált át a katonáknak, követelve, jelenjen meg a Sápadtarcú Nagyfőnök, Stanley tábornok. „Azt akarták tudni, mit keresünk itt ennyi emberrel és kocsival." Stanley, tolmács kíséretében, fel is tűnt csakhamar egy csapatnyi katona élén, arról azonban nem volt hajlandó nyilatkozni, hogy miért e katonai „parádé". Shields szerint ekkor az indiánok dühösen visszakiabálták, hogy tudják ők azt nagyon jól: „vasutat akarunk építeni; mert régebben, amikor a Platte Rivernél éltek, látták, mi van akkor, ha ilyen nagy rajokban vonul fel a sápadtarcú ember. Abból is vasút lett ott a végén, és a bölényeiket mind elűzték északnak; hát ezért nem tűrnek ők itt most vasutat."

Stanley azonban továbbra is kitért a válasz elől, s az indiánok úgy felbőszültek, hogy tüzet nyitottak a tábornokra. „De rosszul mérték fel a távolságot, és a golyók a katonák feje fölött süvítettek el; csak egy jámbor civil sebesült meg, aki a leghátsó sorban állt."

Augusztus 4-én, valószínűleg két–három nappal az iménti összetűzés után, Custert a Tongue és a Yellowstone találkozásánál kis híján csapdába csalták. Az indiánok a „csalimadár-taktikát" alkalmazták; ez a cselfogás már korábban is eredményesnek bizonyult a lovassággal vívott harcaikban. (Elsősorban az 1866-os Fort Phil Kearny-i ütközetnél.)

Custer ráharapott, hat „menekülő" indiánt űzve elhagyta a tábort. A vállalkozás kicsiben a három évvel későbbi Little Bighorn-i események modellje volt. Custer mindkét esetben három csoportra osztotta embereit: Myles Moylan kapitány volt a tartalék parancsnoka, Tom Custer a sereg zömééé, maga Custer pedig, mindössze Véres Kés meg egy szakasz lovas katona kíséretében a „csalimadarak" üldözésére indult. Ahogy egy nyárfasorhoz értek a folyóparton, háromszáz indián támadta oldalba őket. Custer lova volt a gyorsabb, a tiszt lerázta üldözőit, összegyűjtötte szétszóródott lovas katonáit, és ezek ismétlőfegyvereikből golyózáport zúdítottak az indiánokra, akik elöltöltő puskáikkal és nyilaikkal nem tanúsíthattak ellenállást – megfutamodtak. A csetepaté során életét vesztette az ezred állatorvosa, Balarian markotányos és egy lovas katona.

Nem tudjuk, Ülő Bika ott volt-e ezen a napon a harc színhelyén. Egy héttel később azonban a Bighorn torkolatánál már döntő szerepe volt egy vakmerő folyóátkelésnél. Custert itt hajszál híján bekerítették. Jóval az esemény után a harc indián résztvevői elmondták, hogyan mutatta ki Ülő Bika a sápadtarcúak iránti megvetését: üldögélt a víz partján és pipázott, mintha mi sem történt volna, miközben feje körül ott fütyültek a katonák golyói. Hivatalos jelentésében Custer leszögezte, hogy olyan győzelmet arattak, ami „végre lecke lesz Ülő Bikának, méghozzá jó időre".

A lovasság és a katonai expedíció más alakulatai ezek után elvonultak a környékről. Ülő Bika és emberei tovább élhettek szabad indiánként. A következő két év során se földmérők, se katonák nem zavarták őket a Yellowstone vidékén. 1876-ban azonban Custer visszatért. Az 1873-as leckét ő felejtette el, nem Ülő Bika.

Ám ha Ülő Bika azt hitte, hogy az ő harcosainak ereje és küzdőszelleme űzte el a sápadtarcúakat 1873-ban a Yellowstone River tájáról, tévedett. A dolog mögött egy philadelphiai bankár állt, Jay Cooke; ez a szelíd modorú, hideg kék szemű ember indította útnak a földmérőket és a katonákat Ülő Bika földjére. Volt hozzá pénze és hatalma. És amikor ez a pénzügyi hatalom 1873-ban összeomlott, a fegyveresek és a vasútépítők visszavonultak.

1873. június 3-án a vágány, közvetlenül Fort Abraham Lincoltól délre, elérte a Missourit. Jay Cooke ekkor már kétségbeesett kísérletekre szánta el magát: a Német Biro-

dalom pénzügyi segítségére számítva, németeket akart bevándorlásra bírni, ezért nevezte el a vonalszakasz kis végállomását Bismarcknak. Hiába. Szeptember 18-án, amikor Custer a lovasságot az Abraham Lincoln-erődbe vezette téli szállásra, keleten Jay Cooke bankházai készpénz hiányában bezártak: kirobban az 1873-as tőzsdekrach. Egyszerre véget ért a vadnyugati vasútépítés is. „Visszatértünk Bismarckba – emlékezett Litton Shields földmérő –, és ott álltunk megfürödve – kereshettünk magunknak munkát máshol."

Jay Cooke későn lépett a vasútépítés kalandos színterére. Kezdetben ugyanis erősen lekötötték más anyagi ügyletek: az északi államok vezető pénzügyi embere volt, és igyekezett minél jobban lefölözni a polgárháborút (évi hárommillió dollár volt ez a „föl"), a vasút jövedelmező üzletére egyszerűen nem maradt ideje. Az északnyugati országrészt így is mindig figyelte a szeme sarkából. És amikor elérkezett az idő, a háborús nyerészkedő hozzáláthatott, hogy tőkéjét kamatoztassa.

Mint tudjuk, Asa Whitney volt az első, aki 1845-ben északi vasútvonal tervével foglalkozott. Élete java éveit áldozta erre az álomra, végül azonban csalódottan vonult vissza a farmjára, hogy haláláig tejgazdálkodással foglalkozzon. Whitney követője volt Isaac Stevens – ő mérte a transzkontinentális vasút legészakibb „ábrándvonalát"; s annyi bizonyos, hogy egy ábrándja megvalósult: dúsgazdaggá tették a kormánytámogatások. Ez történt az 1850-es években, de Stevens nem élvezhette sokáig északnyugati impériumát, elesett a polgárháborúban.

Josiah Perham, a Maine államban fantaszta jutott a legközelebb az érdemi célhoz. Bizonyos volt benne, hogy rá tud venni egymillió amerikait: áldozzanak fejenként száz dollárt az úgynevezett „Pacifikus Népvasútra", amely Maine államból Oregonba vezetett volna. A bankárok kinevették Perhamet. Ő azonban elegendő támogatót szerzett ahhoz, hogy a Kongresszusban hivatalos megbízólevélért folyamodjék Abraham Lincoln elnökhöz; ennek értelmében a Felső-tótól a csendes-óceáni öbölig, Puget Soundig vezetett volna a transzkontinentális vonal. A kormány ezúttal nem adta meg a szokásos pénztámogatást, ennek ellensúlyozására azonban kétannyi földet szavazott meg Perhamnek – 12 800 acre-t a szövetségi államokban épített vasút-

mérföldekért, a csekélyebb értékű területeken át vezető mérföldekért pedig 25 600 acre jutott. Roppant terület volt ez, hiszen a vasútépítők itt sem fukarkodtak a mérföldekkel; mire azonban Perham a „népvasút" tervét megvalósíthatta volna, pénzéhes társai kiragadták kezéből a vállalkozást. Eszükbe sem jutott, hogy a vasúttársaságon a néppel osztozzanak. Perham 1868-ban halt meg – neki lehet, hogy valóban „a szíve szakadt meg".

Jay Cooke s még néhány ragadozó természetű vállalkozó nem tudott ellenállni a roppant csábításnak: összesen 47 millió acre állami adományföldről volt szó! Cooke gondolatban kiszámította: birodalom, de nem is akármekkora – mint New England hat állama és Maryland együttvéve.

1869-ben titkon kimérette a vonalat, s ekkor értette meg, micsoda vagyon lenne ez a földterület, mit lehetne keresni a fakitermelésen, a vidéki és a városi telekeladáson. Ráadásul a Northern Pacific igazgatói épp azt szerették volna, ha vállalja náluk a pénzügyi szakértősködést. 1870. január 1-én szerződést írt alá, amelynek értelmében a Jay Cooke & Company megkapta az északi vasúttársaság jelzálogkölcsönnel biztosított hitelleveleinek kizárólagos árusítási jogát. Az árusítást igen ügyesen csinálta, mert a végén ő maga szerezte meg a részvénytőke háromötödének ellenőrzését, a kötelezvények után 12 százalék haszna lett nyomban, végezetül 50 százalékig magáénak mondhatta azt a „földfejlesztő társaságot", amely az építendő vágány melletti gazdasági területek és városi parcellák árusításával foglalkozott. Ellenszolgáltatásul mindezért Cooke hajlandó volt félmillió dollárt előlegezni a társaságnak – sínek, építőanyagok s egyebek vásárlására, hogy a munka azonnal megkezdődhessen.

Cooke beiktatott a szerződésbe egy fontos cikkelyt, melynek értelmében a társaság magára vállalta az összes reklámköltséget. Ha az igazgatók tudják, mennyire megelőzte korát a reklámhadvezér Cooke, biztosan törlik ezt a passzust. Jay Cooke valóban nem törődött a kiadásokkal, amikor sorra nyomatta a remeknél remekebb reklámfüzeteket, plakátokat, hogy befektetésre csábítson. A pénzen megvehető legképzeletdúsabb újságírókat alkalmazta; lelkes hirdetéseket és ismertetéseket jelentetett meg a lapokban a Northern Pacificről; egyetlen héten 1371 napilapban és hetilapban boldogította a nemzetet teljes oldalas hirdetés-

sel. (Később megelégedett havi 140-nel.) Nagyvonalúan szórta a felkiáltójeleket: BIZTOS! NYERESÉGES! TARTÓS! Kiváló személyiségeket toborzott az ügynek, a polgárháború hős tábornokait, államférfiakat, egyházi méltóságokat, írókat. Jeles szónokok hirdették az északi vasút üdvözítő áldásait.

Cooke egyik népszerűvé vált jelszava így hangzott: „a termékeny öv". Jellemezte volna pedig ez a tömör meghatározás azt a földterületet, amelyen a Northern Pacific vonala keresztülvezetett. A reklámhadjáratot térkép illusztrálta, amelyre széles sávokkal berajzolták a pálya tervét és az éghajlati zónákat. Hadd lássa a derék polgár, hogy az éghajlat odafönn pontosan olyan, mint Virginia állam partvidékén. A szóvirágos reklámok és a leendő Northern Pacific-vonal banánt idéző alakja láttán Amerika gunyoros „tojásfejűi" elnevezték a Cooke-övezetet „banánöv"-nek.

Cooke azonban vigyázott a banánra, nem akart elcsúszni a héján. Így hát gondja volt rá, hogy Washingtonban a kongresszusi képviselőket is meggyőzze: a Northern Pacific megérdemli ugyanazokat a szubvenciókat, mint délebbi társai. Bár szinte mindenkinél jobban tudta, mennyire, menynyiért és mire kaphatók a politikusok, trükkjei nem voltak olyan finomak és fondorlatosak, mint más vén vasútlobbyrókáké; hadd említsük közülük csupán Collis Huntingtont, Tom Scottot és a mindig szánalmat keltően beteges külsejű Jay Gouldot.

1870-ben a képviselőket elárasztották a pénzlesők: mind vasútterveket hoztak, és a Kongresszusban duzzadoztak a zsebek. Részvények és kötelezvények aranyesője zuhogott a honatyákra. Amikor Cooke a képviselőház elnökét, James G. Blaine-t próbálta megkörnyékezni, hogy kiderüljön, milyen mennyiségű kötelezvénnyel lehetne az elnökségre kacsingató politikus jóindulatát megnyerni, elképedve hallotta a „választ": Blaine egy pakli teljesen értéktelen részvényt szeretett volna eladni – neki! (Egy délnyugaton tervezett vasútvonal papírjait.) Cooke a részvényvásárlásnál jobb befektetésnek találta, ha 33 000 dolláros „kölcsönt" ad Blaine-nek; amikor a Jay Cooke és Tsa csődöt jelentett, az üzleti könyvekben még mindig ott virított a kiegyenlítetlen követelés.

Cooke látta, milyen óriási a verseny, megpróbált inkább európai pénzforrásokat keresni. A Rothschild-ház elutasí-

totta. S mikor Cooke éppen azon volt, hogy több európai városban fiókot nyit, kitört a porosz–francia háború, és összeomlott a legtöbb európai pénzpiac.

Eközben Minnesota állam területén remek ütemben haladt a pályaépítés. Rakták szorgosan a síneket, és a Northern Pacific még az év végére elérte Brainerdet, és szakaszát összekötötte egy St. Paul felé vezető vonallal. Cooke-nak voltak már érdekeltségei egy Duluth és St. Paul között épülő vasútnál. Mivel várható volt, hogy a Minneapolis–St. Paul-i vasút Minnesota állam legfontosabb szállítótársasága lesz, Cooke megpróbálta a Brainerdtől délnek vezető vonalat ellenőrzése alá vonni. A kiadások messze meghaladták a kötelezvények eladásából befolyt összeget.

Röviddel azután, hogy Duluth-ból megindult a vasúti forgalom, John Beadle, a szenvedélyes turista is nekivágott egy „brainerdi kalandnak". Megállapította, hogy a város messze fölülmúlja a Union Pacific primitív határtelepüléseit. „Itt csak a legremekebb minőségű fát használták építkezésre. A város szép szál fenyőerdő közepén terül el. Nem vágták ki sehol a fákat, az utcák mintegy nyiladékok, azaz pompás fasorok." Beadle tetszését a Northern Pacific vasúti híd is megnyerte; a szerkezet Brainerdtől nyugatra a Mississippi-szurdokot íveli át. „Ez a legjobb híd, melyet nyugaton valaha is láttam", szögezte le. A társaság bőkezű elnöke, J. Gregory Smith havi egymillió dollárt költött az építkezésre, jóllehet a hiteljegyzések szépen apadtak. Cooke növelni akarta a bevételt, ezért létrehozta a birtokügyi részleget, és propagandájával egyre inkább a leendő bevándorlókat kereste, vagyis azokat, akikben telekvásárlót sejthetett. Luxuskirándulást rendezett továbbá a Red Riverhez. Erre meghívta az ország legnevesebb publicistáit, hogy a folyó völgyének panorámájában gyönyörködjenek. Mivel a Northern Pacific vágánya még mérföldekre volt a Red Rivertől, az út befejező szakaszát a vendégeknek postakocsin kellett megtenniük. Szép volt az idő, s Cooke telekügynökei ügyeltek rá, hogy a kirándulókra mindenütt jó falatok, finom borok várjanak. Nem számítottak azonban arra, hogy vannak valóban szemfüles újságírók, mint Charles Dana, Bayard Taylor és Samuel Bowles, akik fütyülnek az előkészített propagandaanyagra; ezek a derék urak eltűntek egy kicsit a környéken, és elbeszélgettek a telepesekkel. Hallhatták is a legkülönfélébb panaszokat: moszkitókról,

keserves beszerzési lehetőségekről, a kurta nyárról, a farkasordító télről, a fenyegető indiánokról. Mit csinálnak majd a dakotai és montanai indiánok, ha a vasútépítők elérik rezervátumaikat, bölényrevírjeiket – megannyi olyan területet, melyet „örök időkre" nekik ígértek. Az újságírók figyelmesen hallgattak; aztán megírták tudósításaikat, melyeknek hangja nem volt túlságosan derűlátó a Northern Pacific közelebbi jövőjét illetően.

Jay Cooke egyik vesszőparipája volt, hogy indián vendégeket fogadjon palotájában. A díszes ház a philadelphiai Chelton Hillsen állt, és nevét egy vájandott főnökről kapta, akit a bankár még gyerekkorában, az Ohio állambeli Sanduskyban ismert meg. „Ogontz", így nevezték el a palotát a főnökről, s a ház éppen a vájandottok egykori földjén épült. S valahányszor Ogontz saját szülőföldjére vetődött, a Cooke család megengedte neki, hogy ott aludjon valamelyik pajtában. A bankügyleteken meggazdagodott Jay Cooke az ötvenszobás házat az olaszkert közepén valóban rejtélyes okból nevezte el szegény indiánfőnökről. Ha nevezetesebb nyugati indián vendégek érkeztek, meghívta őket az Ogontz-ba. A jövevények áhítattal néztek körül, főleg a hatalmas szalon szolgált ámulásukra – ott egy egész tipifalu elfért volna.

Az sem világos, miért invitálta meg Cooke a nevezetes indiánokat. Tény, hogy őszinte érzései igen szűk korlátok között mozoghattak, mert ha már a Northern Pacific vasútvonaláról volt szó, eszébe sem jutott, hogy védelmezze „vörösbőrű testvéreinek" birtokát. Mint a vadnyugati vasútépítők mindegyike, ő is természetesnek tartotta, hogy a belügyminisztérium Földhivatala az építendő vasútvonal által érintett indián területek addigi tulajdonjogát semmisnek tekinti majd; nem számít, hogy ősi vadászterületről van szó, vagy törvényesen kiutalt rezervátumról. Alkalmasint a Legfelsőbb Bíróság döntéséről sem tudott, amely leszögezi: „Ha valamely földterületet valaki vagy valakik törvényesen megszereztek, az nem tekintendő többé a közterületek részének, és semmiféle utólagos törvény, hirdetvény vagy adásvételi szerződés révén el nem idegeníthető, mások rendelkezésére nem állhat." (Az 1875-ös törvény szövege még pontosabb; ott az is olvasható, hogy a vasúttársaságoknak nem lehet olyan földet kiutalni, „amelyet a cikkelyeknek

megfelelően és a szerződések értelmében indiánok használhatnak".)

A Földhivatal azonban a vasutak készséges szolgája volt. Egy korabeli kritikus megállapította, hogy nem a Földhivatal, a Land Office parancsol a vasutaknak, hanem a vasutak igazgatják a Land Office-t. Őrzi e kor szellemét egy kifejezés is: *land-office business,* ami annyit tesz „amerikaiul", hogy bomba üzlet, biztos nyereség. „A hatalmas belügyminisztérium, melynek a népet kellene képviselnie minden ügyében, egyre inkább a még hatalmasabb vasúttársaságok függvénye lesz, ezeknek mintegy szolgálattevő ügyosztálya – írta egy korabeli kritikus. – A vasutak mindig megtalálják emberüket, általában a legkiválóbb ügyvédek személyében. Bejáratosak az ügyosztályvezetőkhöz, a törvényeket a maguk szája íze szerint értelmezik, s ezt a felfogást sulykolják a különböző kényes kérdésekben döntéseket hozó hivatalnokok fejébe." A vadnyugat indiánjai nem voltak járatosak a törvények útvesztőiben, s ha értettek volna is valamit, a „profi" jogászokat ők sosem tudták volna megfizetni.

1872-ben a Northern Pacific vágánya elérte a Dakota államban James Rivert. A társaság mérföldenként 25 600 acre földet követelhetett – ám ezek a területek Dakotában javarészt szerződéses földek voltak, indián tulajdonban. Az állam a szisszton-vapiton sziúk törzsének biztosította ezt a vidéket, „örök időkre". Most a vasutakat pártoló Kongresszus érvénytelenítette a korábbi adományozást, törvényesítette a területekről való „lemondást", s a szisszton-vapiton sziúknak holdanként tíz centet fizetett. Ezzel a kérdéses földsáv máris a Northern Pacific vasúttársaságé volt. Hasonlóképpen jártak a montanai krau indiánok: kényszerítették őket, mondjanak le 25 000 dollár fejében a rezervátumukat átszelő kétszáz mérföldes sávról.

Csakhogy ezeket az értékes földeket mégsem lehetett azonnal készpénzzé tenni. Jay Cooke és Társa csakhamar megtudta, mi az a pénzszűke: nem volt miből tovább építeni a pályát a Missourihoz. A kötelezvények eladása szinte teljesen megrekedt. Hogy a piac össze ne omoljon, Cooke kéz alatt visszavásárolta a saját maga által kibocsátott kötelezvényeket. Amikor rájött, hogy a társaság adósságai csaknem kétmillió dollárra rúgnak, s hogy az összeg java része egy minnesotai szenátor és építési vállalkozó barátainak zsebébe vándorolt, tüstént kirúgta Smith igazgatót, és

George Casst ültette a helyére a Pennsylvania Railroadtól. De még a tapasztalt Cass sem akadályozhatta meg a társaság részvényeinek kiáramlását. 1872 végére a tőke úgy megcsappant, hogy a pályamunkásokat is csak bónokkal tudták kifizetni. Az év végére a Northern Pacific nevére egyetlen szó rímelt: a deficit. (Méghozzá öt és fél millió dolláros banktartozás formájában!) Jay Cooke és Társa a folyószámla-tulajdonosok pénzét verte el a síneken – és most már minden kalapácsütés a végrehajtót idézte. Ki hitte volna ezt egy tekintélyes, megbízható bankházról?

Ráadásul jött 1873 elején a Credit Mobilier váratlanul kipattant botránya; a közvélemény végképp megvonta bizalmát a vasutaktól. Senki se vásárolt már részvényeket és kötelezvényeket. Cooke-ot szorongatták az ügyfelei, folyószámlákra kellett volna súlyos kamatösszegeket fizetnie – és nem volt miből. Kétségbeesett lépésre szánta el magát, hogy pénzt szerezzen. Szindikátust alapított, amely a Northern Pacific kötelezvényeit összesen kilencmillió dollár értékben, ötvenszázalékos részvényjutalékkal árusította volna. Reklámfüzeteiben Cooke hangsúlyozta, hogy a vasút „pillanatokon belül" eléri egy 450 mérföldes szakasz végpontját a Missourinál, és további 165 mérföld átadása várható Washington államban. Ennek a szakasznak a segítségével a társaság tízmillió acre földet szerzett – teljes földkiutalásának ötödét. Érkeztek földvásárló bevándorlók is, ám a vasúti kötelezvényeket 1873 tavaszán általában nem nagyon keresték.

Júniusban a Northern Pacific pályamunkásai eljutottak a Missourihoz, nevezetesen arra a helyre, melyet korábban már az akkori német birodalmi kancellárról, Bismarckról neveztek el. Pénz már se bérekre, se anyagvásárlásra nem volt. Cooke Philadelphiából táviratozott Otto von Bismarcknak, és meghívta, tegyen látogatást a nevét viselő településen, a jövő városában. De ez is hiú remény volt; a német pénzembereket és bevándorlókat nem tudta rávenni a Northern Pacific támogatására.

1873 nyárutóján Cooke-ot teljesen lekötötték a bankház gondjai, nem ért rá a nyugatról érkező vad hírekkel foglalkozni. Lenni vagy nem lenni, ez volt a Jay Cooke & Company nagy kérdése. A vasúti adósságok már hétmillió dollárra rúgtak. A számlatulajdonosok egyre-másra vették ki a pénzüket. Mit bánta most már Cooke, hogy valahol a

Yellowstone vidékén Ülő Bika indiánjai fenyegetik a földmérőit meg a katonákat! Sőt, ha a főnök történetesen Philadelphiába látogat, a bankár valószínűleg meghívja egy finom szivarra az Ogontz nevét viselő palotába.

Ehelyett azonban Cooke mást hívott meg, barátját, Ulysses Grant elnököt. Szeptember 17-én este együtt vacsoráztak, pezsgőztek, szivaroztak a ház szalonjában. Másnap reggel megérkezett Cooke New York-i fiókjának egy egész halom riasztó távirata. Arról értesült belőlük, hogy a kivétek összege már meghaladja a bank tőkeállományát. Cooke elnézést kért az elnöktől, hogy el kell rohannia – hintóján a philadelphiai bankházba robogott. Még mindig remélte, hogy úrrá lehet a nehézségeken. Ám egy óra múlva befutott a New York-i fiók utolsó távirata: arról értesítette Cooke-ot, hogy – bezárt. Ezzel a Jay Cooke és Társa cégre ráomlott az ég. Délre a nagy bankház már csődöt jelentett. És mire leszállt a nap, egész sereg banknak, vasúttársaságnak és hatalmas üzleti vállalkozásnak is bealkonyult. A dolog megrázta az Egyesült Államok üzleti életét. A köztársaság megalakulása óta ez volt az Újvilág legváratlanabb, legnagyobb hatású gazdasági katasztrófája.

Aztán hét évig ette a rozsda Bismarcknál a síneket. Nem messze a Northern Pacific csődállomásától George Armstrong Custer gyakorlatoztatta a 7. lovasezred katonáit. 1876-ban, az amerikai nemzet századik születésnapjának évében a Little Bighornnál, Ülő Bika a biztos pusztulásba vezérelte az indiánokat. Maga Ülő Bika túlélte a csatát, utána azonban kanadai száműzetés várta. Amikor az Államok területére visszatért, a bölények eltűntek már a Yellowstone River mellől, elűzték őket a Northern Pacific vonatai, a Tüzes Lovak. 1883-ban Ülő Bika részt vett a vasútvonal átadásának tiszteletére rendezett ünnepségen. Beszédet is mondott – népe nyelvén. Mint látni fogjuk, az amerikai angolra fordított szövegből egy-két részlet szépen kimaradt.

Gördülő elegancia

1876-ban, a nemzet százéves évfordulóján amerikaiak ezrei fordítottak hátat a gazdasági depressziónak, és mentek Philadelphiába, a centenáriumi kiállításra. Az új ipari fénykor csodái között ott tündökölt George Pullman legújabb műve, a „President": igazi kerekes szálloda. Ez a vasúti kocsi ékesen szemléltette, milyen is lesz a vasúti elegancia – ahogyan azt a tizenkilencedik század utolsó harmada megálmodhatta.

Pullman újításai általában egy évtizeddel előzték meg a többi vasúti tervezőét. Ezúttal sem fukarkodott az ötletekkel (és a pénzzel), hogy „President"-jét minél különlegesebbé tegye. Volt abban a kocsiban minden: remek fafaragások, ízlésesen mintázott anyagok, pompázatos kandeláberek gyönyörködtették a szemet, mosdófülkék szolgálták a kényelmet, s nem hiányozhatott a luxuskonyha sem, „grillsütővel" és egyebekkel. Jay Gould és versenytársai vasúti részvényekkel és kötelezvényekkel manipuláltak, s közben fütyültek a vasút szállítóeszköz jellegére, a *köz* efféle igényeire; ám az igazi vasúti emberek azon voltak, hogy maga a hálózat tökéletesedjen. A földrészt átszelő utasok azt kívánták, hogy gyorsan, biztonságban és kényelemben jussanak úticéljukhoz. A türelmetlen amerikaiak, akik „a másik óceánhoz" igyekeztek, kelletlenül tűrték az úttal járó töméntelen fáradságot: a csüggesztő várakozásokat, körülményes átszállásokat, az olykor tragikus balesetekből adódó késéseket, vagy a kényelmetlenség mindennapos testi megpróbáltatásait.

Az 1876-os centenáriumi ünnepségek alkalmából két New York-i színházi vállalkozó, Henry C. Jarrett és Harry Palmer elhatározta: bebizonyítják, hogy nemcsak a hivatalos menetidőt lehet New York és San Francisco között hét napról három és félre csökkenteni, de az utazás rendkívüli eleganciája is elképzelhető. Sikerült rábeszélniük öt vasúti társaságot, hogy vágányaikat a Jarrett és Palmer által összeállított *Transcontinental Express* rendelkezésére bocsássák, a négyszeri átszállást kiküszöbölendő. A költségek felét

James Gordon Bennett lapkiadó vállalta, biztosítva az exkluzív tudósításokat *New York Herald*ja számára. A szervezők tizenhat helyet kínáltak fel a nagyközönségnek, ötötszáz dolláros áron. Benne volt ebben egyheti tartózkodás, teljes ellátással a San Franciscó-i „Grand Palace Hotel"-ben, különleges kiadások az út során, visszaút szokvány vonatokon New Yorkba. A tizenhat jegyet azonnal szétkapkodták.

Az utasok között volt három Shakespeare-színész, akikre a tervezett érkezés másnapján San Franciscóban az V. Henrik szerepei vártak. Ott volt a szerencsések között a brit hadsereg két tisztje is, egy angol folyóirat illusztrátora, végül londoni és párizsi napilapok tudósítói. A szerelvény mindössze három kocsiból állt; pullman-hotelvagon volt az egyik („elegánsan párnázott, pompás nemesfa faragványokkal ékesített palota"), egy szokvány személykocsi, valamint egy lángvörösre festett kombinált posta- és poggyászkocsi, amelyet hiánytalanul felszerelt konyha és jégszekrény tökéletesített.

Június elsején, csütörtöki napon, röviddel éjfél után berakták a poggyászkocsiba a *Herald* reggeli kiadásának jó néhány kötegét, s az üdvrakéták és a fúvószenekar lármájától kísérve az utasok is elfoglalták helyüket. A vonat pontosan 1.00 órakor indult, és huszonegy órával később befutott a chicagói Madison Square pályaudvarra. Zuhogott az eső, a lelkes vasútrajongókat azonban ez sem tarthatta távol a nagy eseménytől – itt is tűzijátékkal ünnepeltek. Amikor pedig az élelmiszer- és jégfelvételre került sor, a tömeg ujjongása oly őrjöngő lett, hogy rendőröknek kellett közbeavatkozniuk.

10 óra 45 perckor hagyta el a villámvonat Chicagót, és vágtatott tovább nyugatnak. Illinois és Iowa államon áthaladva az utasok minden bakterháznál örömtüzeket láthattak lobogni az éjszakában.

Másnap reggel Omahában ismét tömeg várta a csodaszerelvényt. Rövid tartózkodás volt ez, épp csak vizet vett a mozdony. A *Transcontinental Express* elérte a prérit. A mozdonyvezető fokozta a sebességet: negyvenöt mérföld... ötven... aztán Nebraska síkságának hosszú egyenesein már percenkénti egy mérfölddel száguldott. A kis vidéki állomások népe csak tovasuhanó árnyat látott: ez

volt az a tünemény, amelynek megcsodálására sokan igen messziről csődültek oda egy-egy peronra.

Sidney-ben a vonatnak a menetrendhez képest három óra ötvenkét perc volt az előnye; nyugodtan lassíthatott tehát, hogy a vágány két oldalán száguldó cowboyok revolverekből üdvlövéseket adhassanak le a nagyobb hatás kedvéért. A villámszerelvény 22 óra 40 perckor ötperces pihenőt tartott Cheyenne-ben. A városka apraja-nagyja kint volt a pályaudvaron. A tömeg ujjongása még a zenekar indulóinak hangját is elnyomta.

Henry Jarrettet Cheyenne-ben mindazonáltal rossz hír várta: távirat közölte, hogy a nap folyamán Ogden közelében áradás mosta alá a pályatestet, és egy vágányszakasz használhatatlanná vált. A helyreállítási munkálatok megkezdődtek, kétséges azonban, hogy mire az expressz odaér, mi várja.

Másnap az ország lélegzetvisszafojtva várta a hírt: mi van az expresszvonattal. Meghiúsítaná az órával való versenyfutás sikerét ez a sajnálatos közjáték? Június 3-án reggel 8 óra 30 perckor San Franciscóba és New Yorkba megérkeztek az örömteli táviratok: a vonat éppen túlhaladt a Nevada állambeli Winnemuccán. Bár a frissen javított síneken csak igen lassan döcöghetett, a menetrendben rögzített időhöz képest még mindig volt némi előnye.

Jarrett a New Yorkból való elinduláskor megígérte utasainak, hogy vasárnap – tehát alig négy nap múlva – már San Franciscóban ebédelnek. És a vonat minden addigi rekordot túlszárnyalva, a csütörtök éjszakai indulás után nyolcvanhárom órával és harminckilenc perccel, vasárnap 9.39-kor befutott a célba. San Francisco vasútimádó népe ott tolongott a pályaudvaron; a kaliforniai város lakóit gyakorlatilag is érintette egy ilyen vállalkozás sikere. Az utasokat úgy fogadták, „mint háborúból megtért hősöket".

Jarrett és Palmer tehát bizonyított. Lehet így is utazni, összekötni a biztonságot, a gyorsaságot és ez eleganciát; most már a vállalkozókon volt a sor, az öt vasúttársaságon, amely az érdekes kalandhoz vágányait adta: megpróbálkoznak-e a jó példa követésével maguk is. Nem próbálkoztak meg, mert a dolog nem ígérkezett nyereségesnek. Ilyenféle közlekedési megoldást csak ötven évvel később „tartottak reálisnak" – amikor már a légi személyforgalomban is rendszeresítették a transzkontinentális járatokat. Manap-

ság, századunk hetvenes éveiben az *Amtrak* által hirdetett, New York és San Francisco közötti utak menetideje 74 óra (!), feltéve persze, hogy a vonatok pontosak; a vonalak pedig, melyeken ez az „expressz" halad, olyan elavultak, hogy se biztonságról, se eleganciáról nem lehet szó.

Körülbelül egy évvel a *Transcontinental Express* kísérlete után az ismert lapkiadó házaspár, Frank és Miriam Leslie vállalkozott minden idők legköltségesebb kelet-nyugati vasutazására. Leslie-ék nem akartak sebességi rekordot dönteni, csak reklámot a „gondozásukban" megjelenő hetilapoknak és folyóiratoknak. Bebizonyították egyszersmind, hogy a vasutak révén Amerika „vadnyugati világa" szórakoztatóan fölfedezhető; csak pénz és idő kell hozzá. A házaspár Chicagóig Webster Wagner szalonkocsijában tette meg az utat. Wagner volt George Pullman első számú konkurrense. Örökké pereskedni kényszerült, mert Pullman a szabadalmait féltette tőle – ellopásukkal vádolta. Wagner évekig próbálta kiütni vetélytársát a nyeregből. Szalonkocsijait díványokkal, heverőkkel, tükrökkel szerelte fel. Pullman viszont nem állta a sarkában loholókat; Wagnert is kifizette inkább, csak szálljon ki az üzletből.

Leslie-ék tömérdek pezsgőt vittek magukkal a nyugati útra, szekrény- és jégszekrényszám finomságokat, édességeket, csemegét. Elkísérte őket a tudósítók, fotósok, rajzolók egész hada. Chicagóban George Pullman várta őket, aki az egész társaságot „átköltöztette" a „President"-be. Miriam Leslie lelkesen számolt be erről a nagy eseményről; különösen a két nagy virágpiramis nyűgözte le átszálláskor, majd a „pihe-puha ringású vonat".

Cheyenne-ben a csoport takarosan elidőzött. Volt is ott látnivaló bőven! 1877-ben, alig kilenc évvel azután, hogy a városka lakóinak négyötöde „átgurult" a vándorpokollal Laramie Citybe, a hely már megint viruló központja volt sokféle mulatságnak. Hemzsegtek itt, írja Miriam Leslie, „a vad, cserzett lelkű vadnyugatiak – bányászok, fuvarosok, hajcsárok, mexikói nyomkeresők –, megannyi komor arc, ám az ártatlan idegennel szemben ők is csak olyanok voltak, mint a ma született bárány". Cheyenne egyebekben is sokat fejlődött: volt „egy derék, téglából épült szállodája, öt temploma, egy törvényszéki épülete, egy fogdája, városháza és iskolája, két színháza, valamint oly tömérdek szórakozóhelye, úgynevezett koncerttermek és *saloon*ok, hogy

abba is hagytuk a számlálásukat, és inkább végiglátogatásukkal foglalatoskodtunk".

Miriam Leslie és Frank Leslie meg a sok tudósító, fotós és rajzoló valóban buzgón járta a szórakozóhelyeket, s így a Leslie-olvasók hada a következő hetekben ki sem látszott a színes „vadnyugati" beszámolókból. Volt ott minden, cowboyromantika, indiánkaland, a szerzőpár beszámolt a csodálatos, a napsütötte, az egzotikus Kaliforniáról, Nevada bányavárosainak bűnös életéről, a utah-i többnejű mormonok titkairól. Colorado tájai is megelevenedtek – az amerikai Nyugat széles panorámája bontakozott ki az áhítatosan olvasó világ szeme előtt, ahogyan azt a lapkiadók és fizetett tollnokaik az elegánsan gördülő luxusvonatról leszállva látták.

Az 1870-es évek végén a közvélemény újabb nyugati útvonalakról értesült. A vasúttársaságokat tulajdonosaik kegyetlenül kifacsarták, mégis maradt pénz, hogy pályát egyengessenek, síneket rakjanak, kocsikat vásároljanak, és az érdeklődőket ide-oda gurigázzák. A vonalak mentén az ellátás is javult, főként egy célratörő fiatalember, a valóban dicséretesen tevékenykedő Frederick Henry Harvey erőfeszítéseinek eredményeképpen. Harveyt még életében „a Vadnyugat civilizátora" névvel illették.

Ez a „vadnyugat-szelídítő" fiatalember Angliában született. Tizenöt éves, amikor zsebében két angol fonttal az Egyesült Államokba jön. New Yorkban mosogatófiúként

Frank Leslie és neje luxusvonata vadnyugati kirándulásra indul

A vonzó Miriam Leslie

kezdi pályafutását, aztán összegyűjt annyit, hogy átköltözhessen New Orleansbe. Ott a híres szállodák éttermeiben megismerkedik a legkülönbözőbb ínyencségekkel, a finom falatok elkészítésének módjával. Hajtotta azonban a vándorösztön, és felhajózott St. Louisba. Itt végre megnyitotta saját éttermét. Az üzletet tönkretette egy szélhámos partner és a polgárháború. 1862-ben elszegődött az első postakocsihoz, amelyik a Hannibal & St. Joseph vonalán közlekedett.

A marhakereskedelem virágkorában a kansasi Ellsworthben dolgozott reggeltől estig, mint szarvasmarhaügynök, volt továbbá hotelja és ranchója. Üzletei állandó utazásra kényszerítették, így járta be csaknem az egész Vadnyugatot. Vándorlásai során elsősorban az ínye szenvedett: nem állhatta azt a sok hitvány ételt, amit a fogadók és éttermek löktek az utasok elé. 1875-ben talán ezért nyitott meg két éttermet a Kansas Pacific vonala mentén. A következő évben úgy döntött: átköltözik Santa Fébe; véleménye szerint ugyanis ennek a vasútnak a tulajdonosai dinamikusabban és célratörőbben dolgoztak, hogy végre a Nyugati Nagy Vízhez érjenek. Ha pedig a vasút elér oda, ő, Fred Harvey sem maradhat le róla.

Harvey véleménye, tömören, így hangzott: alakítsuk át az étkezőállomásokat első osztályú konyhával felszerelt jó szállodákká. Hadd legyen módja az utasnak egy kis pihenőre, hadd szakítsa meg egyhangú útját – azzal mindenki csak

jól jár, ha a messziről jött idegen kissé több luxust élvez, amíg körülnéz Vadnyugat-országban.

Az első „Fred Harvey House" Topekában nyílt meg. Kiváló ételeket szolgáltak fel itt. Ezüst étkészlet ékesítette a terítéket, az asztalt hófehér abrosz. A vállalkozás az első naptól kezdve átütő sikernek bizonyult. Egy újságíró – csak félig tréfásan – megállapította: „Mivel az új létesítményt szinte életveszélyesen megrohanták, célszerűnek látszik más megállókon is Harvey Házakat rendszeresíteni, különben Nyugat minden ínyence idesereglik!" A Santa Fé igazgatói továbbították Harvey-nek a „rendelést". Ő készségesen beleegyezett, de bölcsen kikötötte, hogy a szállodák és éttermek irányítását kizárólag magának tartja fenn, s ugyanez vonatkozik a nevezett intézmények bevételére is. További követelései: a Santa Fé-társaság biztosítja a vonala mellett létesítendő hotelek és étkezők mindennemű ellátását: fával, vízzel, jéggel, élelmiszerkészletekkel, személyzettel – térítés nélkül. 1883-ban Harvey már a tizenhetedik étkezőhelyet létesítette a Santa Fé-vonal mentén. Ezek színvonaláról csakhamar legendák keringtek szerte Nyugaton. Harvey kemény kézzel vezette az üzletet, s ez szó szerint értendő; ha valahol egy hanyagul megterített asztalt látott, tányérostul-evőeszközöstül a földre rántotta az abroszt – aztán kihajította az üzletvezetőt. Az Új-Mexikó állambeli Ratonban tartott ellenőrzése során az egyik étterem egész tálalószemélyzetét menesztette. Egyik napról a másikra nem tudott elegendő létszámú pincért szerződtetni – ezért aztán fiatal felszolgálólányokat alkalmazott: elkezdődött a híres „Harvey-görlök" korszaka. A csinos pincérnőket annyira megkedvelte a vendégsereg, hogy Harvey egymás után menesztette a férfi alkalmazottakat. A keleti lapokban mindenütt ott volt a hirdetés: „Keresünk 18 és 30 év közötti, feddhetetlen hírű, vonzó és intelligens fiatal nőket." Mivel a Vadnyugaton kevés volt a nő, a pincérlányok közül sokan igen hamar „elkeltek" – magánjelleggel, araként. Ezért Harveynek volt egy olyan kikötése is, hogy egy évet le kell dolgozniuk, különben a fizetésük felét levonják. A lányok fekete ruhában, fehér kötényben szolgáltak fel, és felvigyázónők vezérletével laktak afféle leányszállásokon. A 19. század utolsó évtizedeiben a Harvey-görlök voltak a „Délnyugat szépei",

Férfimosdó-helyiség a Leslie-luxusvonaton

alakjuk köré számos legenda fonódott, szerepüket dalok örökítették meg – általában nem túl magas költői színvonalon. Egy példa:

Itália pazar műkincseit láttam,
Törökország pompás mecseteit csodáltam,
a legszebbet mégis Albuquerque-ben láttam én,
mert a Harvey-görlnél nincs szebb mind e földtekén.

Az étteremhálózatban a kiszolgálás máris osztályon felüli volt, ám Harvey tökéletességre tört. Új lehetőségeket keresett. Meggyőzte a Santa Fé-társaság igazgatóit, milyen jó lenne, ha személyvonataik menetrendjébe bekalkulálnának egy, legalább félórás tartózkodást is valamelyik étkezőhelyen. De abból a szempontból is biztosra akart menni, hogy az utasok valóban kihasználják ezt a harminc percet; ezért a kalauzokat megbízta, szedjék össze az utasok rendeléseit, adják át a papírt a mozdonyvezetőnek, aki megfelelő sípjelekkel közölte a láthatáron feltűnő állomás étterme vel, mi az óhaj – s a Harvey-görlök máris tálalhattak, az első fogás az asztalon várta az utasokat. A „Harvey-féle étkezés" csakhamar a legkedveltebb transzkontinentális vasútvonallá tette a Santa Fé-t, és arra kényszerítette a többi „pacifikus" társaságot, hogy étkezőszolgálatukat megfelelő módon tökéletesítsék.

Nagyjából tizenkét év telt el azóta, hogy Charles Leland

újságíró megjövendölte: az amerikai földrészvasút a föld szuperútvonala lesz; s íme, mindenünnét érkeztek már az utasok, hogy a Vadnyugatot keresztül-kasul bejárják. A kalauzok szép summákkal egészíthették ki jövedelmüket, ha az *Associated Press* képviselőjének átadták a vonatjukon utazó híres emberek névsorát. A neveket azután megtáviratozták a kaliforniai lapoknak. A hetvenes–nyolcvanas években a legnagyobb „sajtóvisszhangot" keltő utasok között volt Oscar Wilde, Rudyard Kipling, Henry Ward Beecher, John C. Fremont, a híres törpe, „Hüvelyk Matyi" (Tom Thumb), Bret Harte, az Egyesült Államok több elnöke. Magas rangú tisztek, brit parlamenti képviselők és nevezetes útleírások szerzői (Helen Hunt Jackson, Emily Faithfull és Richard Harding Davis) egészítik ki a listát. (És még, persze, *sokan mások*.)

Oscar Wilde 1882-es „nagy vasutazása" a vadnyugati városok és települések csaknem valamennyi lakosának érdeklődését és kíváncsiságát felkeltette. Wilde akkor még csak 27 éves volt, de máris egy új kultusz követe – *esztéticizmus* volt e hitágazat neve. Ennek jegyében növesztett vállig érő hajat, öltözött bricseszbe – fekete bársonyba, puhába –, meg ugyancsak választékos selyemharisnyába, a lábán ezüstcsatos cipő, nyakkendője fehér csipketünemény: valóban egzotikus viselet, ha valaki transzkontinentális útra indul. A dolog koronája az volt, hogy Wilde gyakran tűzött napraforgót a gomblyukába, kezében pedig liliomot tartott.

Corinne-ban, a „Guruló Pokol" egyik legutolsó városában néhány tréfamester felöltözött Wilde-maskarába, majd megpróbált behatolni a neves író vagonjába; a „támadást" az éber személyzet meghiúsította. Denverben viszont a helyi *Tribune* mindig mókára kész főszerkesztője, Eugene Field több sikerrel járt. Kiderítette, melyik vonattal érkezik Wilde, aztán felkészült: gesztenyebarna, fürtös parókát öltött, tarka nyakkendőt kötött, nem maradt el a rózsaszín kendő, a prémgalléros felöltő sem, és széles karimájú filckalapot is kerített. Így szállt fel egy megállóval Denver előtt a vonatra, amelyiknek közvetlenül az íróé előtt kellett a városba érkeznie. Mint remélte, a pályaudvaron valóban tömeg várta, fogadóbizottsággal. Field „kecsesen" kiszállt, felharsant az éljenzés – az ál-Wilde ezt komoly meghajlással viszonozta. Jött a sétakocsizás Denver utcáin, s ő Wilde-től ellesett pózokban feszített, a megszólalásig élethűen utá-

Fred Harvey arcképe,
alul a „házassági tilalom hatálya alá eső" Harvey-görlök

nozva az esztéta nyakficamait is. Integetett a járdán sorakozó népnek – bágyadtan. A kocsi megállt végre a *Tribune* kiadóhivatala előtt, s itt kiderült a turpisság. Egyik riportere fölismerte Fieldet, ő azonban nem bánta, jót nevetett, a pórul járt ünneplők meg rohanhattak vissza az indóházhoz, hogy az érkező igazi Wilde-ot fogadják.

Amikor vasúti benyomásairól kérdezték, Wilde (az igazi) elmondta: egy kicsit sok volt a zűrzavar, a tolongás. „Mintha mindenki az utolsó pillanatban akarta volna elérni vonatát – panaszkodott. – Az ilyen légkör nem kedvez a poézisnek, s a romantikus kaland sem szökkenhet szárba. Gondolják meg, ha Rómeó és Júlia örökké indulási és érkezési időkkel bajlódik, ha állandóan sietnek valahová, bizony, Shakespeare nem írhatta volna meg azt a remekművet, mely ma oly roppant gyönyörűségünkre szolgál."

Az esztéticizmus apostolát megkérdezték, bukkant-e szépségre is Amerikában. A poétikus utazó azt felelte: Amerikában csak ott lelhető szépség, ahol az amerikaiak nem törekedtek a létrehozására. „Amerika bizonnyal legszebb része a Vadnyugat, hanem hogy oda eljussunk, hat napig kell zötykölődnünk egy lokomotívnak nevezett rút bá-

dogkazánhoz kapcsolva, füstben-gőzben a prérin át. Utam során valóban csekély vigaszomra szolgált, hogy a kocsiba betolakodó ifjoncok, akik mindenféle ennivalót tukmálnak az utasra, pontosabban, ennivaló címén ki tudja, mit, mellesleg az én műveimet is olcsó áron, tíz centért kínálgatták – iszonyatos kiadásban, szürke itatóspapírra nyomtatva, összekapkodott betűkkel, mintha a nyomdászt nem az esztétikum bája, de saját életének rútsága részegítette volna meg."

Rudyard Kipling, aki alig néhány évvel Wilde után tette meg a nyugatnak vezető Nagy Utat, elborzadt az indóházakbeli életveszélyek láttán: hogy a síneket nem zárja el a nagyközönségtől védőkorlát, a közeledő szerelvények előtt pedig boldog-boldogtalan átszaladgál. „A megszokás könnyelművé teszi az embert – írta –, s így van ez a vasutakkal is; már olyképp természetesnek veszik őket, ahogy isten ezt azért mégsem akarhatta. Angliában a nők riadtan emelnék meg a szoknyájukat, hogy alaposan körültekintve átlibbenjenek a vágányon, mikor közel-távol vonat sehol; itt viszont akkor is nyugodtan trécselnek, gyermekeik kezét fogva, amikor a mozdony marhasöprője már szinte a szoknyaszegélyükhöz ér. Bizony, rémes látvány."

Kipling, mint a pullmankocsik legtöbb utasa, szintén panaszkodott a fekvő testhelyzetben történő vetkőzés nehézségeire. Megállapította továbbá, hogy „egy zsúfolt színházat könnyebb elhagyni, mint egy pullmankocsiból sietve kiszállni". Elismerőleg szólt a sok csillogó fémfelületről, a süppedő plüsszről, a finom damasztról, de megjegyezte, hogy mindez nem pótolja a túlfűtött kocsikban a friss levegőt, a szellőzést. Aggályai voltak a szerelvények személyzetének hozzáértésével, a fékek állapotával, az alagutakkal kapcsolatban: ez utóbbiak mintha „gyufaszálakkal zsalozott bányafolyosók" lennének, mondotta. És nagyon megriadt, amikor az egyik alagút boltozatáról víz ömlött, szikladarabok zuhogtak a kocsitetőre. Csodálta a fenséges tájat, ám az igazi csodavilágot „a kocsi belsejében" fedezte fel. „Hihetetlen társaság utazik együtt egy ilyen vonaton – írta. – Egy úriember például kijelentette, hogy ő ugyan meg nem veszi a jegyet és már gyűrkőzött is, hogy megvív a kalauzzal. Valóban ökölre mentek; és a jegyek erőteljes kezelője pár pillanat múlva elegáns mozdulattal repítette át a makacskodót a kocsi dupla üvegablakán. Most már ez is bi-

zonnyal bánta viselkedését, mert feje négy-öt vágott sebéből dőlt a vér. Egy seborvos gyorsan összevarrta a legmélyebb vágást. Az úriembert a következő állomáson kitették a vonatból. Iszonyú látvány volt; mintha minden hajszála tövéből vér patakzott volna. A kalauz megjegyezte, hogy nem sok esélye van az életben maradásra, viszont jó tanulság ez mindenkinek, aki ujjat akar húzni a North Pacific Railway előírásaival."

Amerikai írók is felkeresték a Vadnyugatot; szemléletüket Richard Harding Davis szavai jellemzik: „Aki keletről indulva először kel át a kontinensen, büszkeséget érez, látva, milyen hatalmas ország fia, egyszersmind szégyenkezik, hogy eddig ilyen kevéssé ismerte a hazáját." Davis nemcsak a transzkontinentális vasút pullmanjain utazott, hanem belekóstolt a szárnyvonalak világába is, hogy megismerje a vegyes teher- és személyvonatokat, amelyek „úgy imbolyognak keresztül a prérin, mint az erősen hullámzó tengeren egy sor apró sajka".

Sajnálkozva vallotta be, hogy a nyugati vasutak hőskorában nem járhatott erre, irigyelte az első utasokat, akik még revolverhősöket vagy vonatrablókat is láthattak. „Találkoztam némelyekkel, akik részt vettek ezeknek a fickóknak a meglincselésében, vagy más módon ismerték őket, hanem maga ez a kalandos emberfajta mintha végérvényesen kihalt volna." Bár a nyolcvanas években már bölényekre se lövöldöztek a vonatokból, Davis részesülhetett az élmény valamiféle pótszerében: texasi vonaton utazott, amikor egyik útitársa – „széles vállú napsütötte arcú fiatalember, fején széles karimájú sombrero – feltolta az ablakot, lekapta a csomagtartóról a puskáját, majd hanyag eleganciával, mint aki unatkozik, s legalább e sporttal kíván vigasztalódni, forgácsokat lőtt ki pár elfutó távíróoszlopból".

A nyolcvanas évek külföldi utazói közül is kiemelkedett jó megfigyelőképességével a finn bárónő, Alexandra Gripenberg, aki azért jött Amerikába, hogy részt vegyen egy nőkongresszuson, és a szüfrazsettek mozgalmát megismerje. Csatlakozott Chicagóban egy csoporthoz: tanítónők utaztak pullmankocsiban Kaliforniába. „A nők nyomban letették elegáns kalapjukat, jó ruhájukat is levetették; a férfiakról is lekerült a kabát, a derbykalap. Más itt a viselet: porköpeny, könnyű anyagból készült ruha. Grizzlymedvéktől és indiánoktól tartanunk többé nem kellett, nyil-

vánvaló volt, hogy ezeken a nyugati préríken a legnagyobb ellenfél, az igazi támadó a hőség és a por."

A bárónő szinte megbűvölten ült az ablaknál, nézte a vadnyugati tájakat, figyelt a zajokra, élvezte az illatokat. Zamata volt mindennek. „Széna, por és szarvasmarhák szaga keveredett furcsán, élesen. Belevegyült olykor valami kellemes fűszerillat is. Fűtenger hullámzott mellettük, szelíden csillámlott egyhangú ezüstje. Szürke bölényfű, sárgás fehér prérifű borít helyenként hatalmas területeket. Fehér és foltos szarvasmarhák álldogálnak moccanatlanul a hőségben; itt-ott világos kalapok villannak – tovavágtató cowboyoké... A zaj mintha visszaverődne erről a csöndes, puha hullámzásról, a végtelen fűtengerről, melynek mély, olthatatlan szomorúságára nincs is emberi magyarázat..."

Alexandra Gripenberg a pullmankocsik kényelmét is „isteninek" találta: „Ezek a díványok, ezek az ágyakká alakítható ülőalkalmatosságok...!" És lelkesen írt a nagy, örökké jéghideg vízzel teli tartályokról, az általános rendről, a nagy tisztaságról. Csak azt hiányolta, hogy a mosdóhelyiségnek nincsen ajtaja – vagy legalább függönye: „Gyakran tizenöt–húsz ember is ott áll, törölközővel a karján, és várja, hogy rákerüljön a sor... és bámulja, hogyan mossa a fülét a kedves szomszéd."

Mosdófülke ügyben sok pullman-utas panaszkodott. Télen még arra is, hogy – George Salas szavait idézzük –: „A mosdóhelyiségben gyakran befagy a víz." De a tökéletesített pullmankocsi eleganciája és kényelme általában kivívta az amerikaiak és az európaiak bámulatát.

„Emberi természetünket ismerve – jegyezte fel egy brit turista – egyszerűen elképzelhetetlen, hogy ilyen hosszú útra a pullmankocsi otthonos kényelme nélkül vállalkozhatnánk." Az indiánok jogainak harcosa, Helen Hunt Jackson, aki a visszavonultság híve volt, Pullman szalonkocsiját kifejezetten idegnyugtatónak találta. Véleménye szerint szükség is volt ilyesmire, hiszen „a hosszú út során állandóan kapcsolatba kerülünk embertársainkkal, s ezt legjobb azonnal kiheverni". Hogy mit? Idézzük: „Lehetünk bármi némák, kedvetlenek, mogorván *magunkba* zártak, ha másokkal *össze*zárva utazunk, egyik-másik útitársunk előbb-utóbb hatni kezd ránk. Valahogyan a kisugárzásával, a lényével. Vagy az arcával, különös gesztusaival; nézni kezdjük, kíváncsian, lenyűgözve vagy viszolyogva. Huszonnégy

óra alatt az ember iszonyú idegi energiát pazarol el, él föl – és észre sem veszi."

Emily Faithfull, számos útirajz szerzője, szintén lelkesedett a szalonkocsiért. „Alig pár dollárral kerül többe, és mi mindent kapunk e potom pénzért! Szabadabban mozoghatunk, jobb a levegő, a párnázat felséges, a víz jéghideg stb." Első nyugati útján zavarta, hogy „éjszakára így összezárják-összerázzák az embert vadidegenekkel"; de a végén már megbarátkozott a hálókocsival. Nem így Helen Hunt Jackson. „Nincs és nem is lesz még egy intézménye a világnak, amelyet így gyűlölnék, ki nem állnék, tűzre kívánnék, mint a hálókocsi." Azután eldohogja, milyen gyötrelmes a vetkőzés „suszterülésben"; s hogy csupa púder lesz a ruha; elbitangol egy fél pár cipő; vagy ha a vonat hirtelen ránt egyet, már repül is be, fejjel előre a függönyön át, egy angol gentleman, aki csak úgy véletlenül ődöngött a folyosón.

George Pullman 1886-ban megint újított: bevezette a „vesztibülökkel", vagyis átjáró folyosókkal összekötött kocsik rendszerét. A vagonok mindkét végére acél keretet szerelt, ezek között harmonikázott a rugalmas fal. Előnye volt a szerkezetnek, hogy se a por, se a füst nem hatolt be réseken. Nem volt huzat, az utas nem fázhatott meg, ahogy kényelmesen átballagott egyik kocsiból a másikba. Előnyös volt ez a harmonika-egybekapcsolás azért is, mert csökkent a szerelvény kilengése, valamint ha két vonat összeütközött, vagonjaik nem fúródhattak olyan elemi erővel egymásba. (A „harmonika-folyosó" egyébként egy francia utas kifejezése, 1888-ban találta ezt a hasonlatot az új leleményre.)

Úti beszámolóikban a külhoni vendégek gyakran hasonlították össze hazájuk vasútjait az amerikaiakkal. A vadnyugati térségeket átszelő, szinte végtelen vágányokat majdnem mind csodálták. A sínek rögzítését hevenyészettnek minősítették. A zúzalékkő ágyazatokról az volt a véleményük, hogy lazák, egyenetlenek. A tapasztalt turisták sokkal zötykölősebbnek ítélték az újvilági vasutakat, mint az Óvilág, főként Anglia pályáit.

Egy brit utas szóvá tette, hogy a transzkontinentális vonatok gyakran bejelentés nélkül, „se szó, se beszéd" továbbindulnak az állomásról: „Számomra az ilyesmi mindig kellemetlen meglepetés. Ellentmondana a republikánus elveknek, ha megszólalna egy kis jelzőharang, hogy az utasokat idejében figyelmeztesse? A csöndben, lopva történő indulá-

sok haszna mindazonáltal, hogy soha senki se marad le... Angliában viszont, ahol az emberek el sem tudnak képzelni ilyen katasztrófát, sokan lemaradoznak, éppen mert fel sem fogják, hogy csakugyan otthagyja őket a vonat."

Arról is olvashatunk, hogy az amerikai vasúti személyzet udvariatlanabb, mint az óvilági. „Ha egy vasúti alkalmazottnak sikerül megsértenie egy utast, büszke rá – írta a francia Paul Blouet. – Úgy kacsint a kollégáira, mintha azt mondaná: »Láttátok, hogy megadtam ennek?« Attól fél, csökken a tekintélye, ha udvarias. Szemében az udvariasság szolgalelkűséget jelent. Azt hiszi, ha neveletlen a jólnevelt emberekkel, máris velük egy szinten áll, ekképp a demokrácia elvét – az egyenlőséget – testesíti meg."

Walter Marshall, a világlátott angol dicsérte az amerikai vasutakat, ahol a poggyász szállítása sok ezer mérföldes távolságokra is kényelmes. „A csomagfelvevő alkalmazott minden csomagra ráerősít egy kis bőrszíjas réztáblát, amelyen ott áll a rendeltetési hely, az utasnak pedig átnyújtja a réztábla másodpéldányát." Bosszantotta viszont Marshallt, hogy a vadnyugati népség mindig körülállja, megbámulja, ha lekászálódik a vonatról, s a knickerbocker nevű térdnadrág „szabadon hagyja a lábikráját". Az amerikaiak Tüzes Lovát sem becsülte különösebben. „Otromba alkotmány, azzal a szörnyeteg nagy kéményével, amely a leginkább még bortölcsérre emlékeztet; felső végén igen széles, lefelé elkeskenyedik" – írta.

Akadtak azután külföldiek, akiknek a transzkontinentális utazás során végképp semmi sem tetszett. William Saunders New Orleansből utazott a Southern Pacific vonalán Kaliforniába: „Meg kell vallanom, az angol kocsikat sokkal jobban kedvelem... Szívesebben utaznék hét nap, hét éjjel egy európai első osztályú vagonban – írja –, mint egy itteni pullmanban." Gyakran felrója az amerikai vasúttársaságoknak, hogy George Pullman találmányán csak azért kaptak olyan lelkesen, mert ezzel is feljebb srófolhatták a jegyek árát. „Az amerikai vasúti törvény nem ismer osztálykülönbségeket – állapítja meg –, hanem a társaságok kijátsszák a törvényt, mert speciális kocsikat állítanak be a forgalomba, és az megint más."

Egy korabeli megfigyelő összehasonlító statisztikája szerint az Egyesült Államok vasútvonalain a halálos áldozatok száma az angliainak tizenhatszorosa. Megállapította továb-

bá, hogy az amerikai vonatok sokkal gyorsabban száguldanak, mégis pontatlanabbul érkeznek, mint az európaiak. Áraikat összevetve is az óvilági vasutak olcsóbbak.

Egészen a nyolcvanas évek derekáig az volt a szokás a transzkontinentális vasutakon, hogy utasaikat ugyanazon az állomáson, hivatalosan megszabott időpontban étkeztetik. Hanem ha valakinek nem ilyen menetrendszerű az étvágya, jegyezte meg az angol Phil Robinson, komoly bajok vannak: „Némelyek egyszerűen nem bírnak lenyomni egy falatot sem, amikor enniük *kellene;* amikor viszont megéheznek, kopoghat a szemük. Várható, hogy egy szép napon valami kannibáli rémtett fogja felhívni az igazgatóság figyelmét, milyen veszélyes dolog az éhséggel játszani. Akkor talán megkönyörülnek az utasokon, és rendszeresítik az eddig elérhetetlen luxusnak bizonyuló hotelkocsit."

Mivel egyre több jómódú polgár utazott a Vadnyugatra, jelentkeztek a turizmus végül mindent elborító vadhajtásai is: a helybeliek mindenáron pénzt akartak kicsalni a jövevényekből, s ennek mindenkor az ajándéktárgy-árusítás volt az egyik legjobb módja. Cheyenne-i mohaachát, indián csecsebecse, szövet, kerámia; akadt a vonal mentén minden, és a turista vihette az értéktelen hitványságokat. Az erőszakos, tolakodó árusoknak nehéz volt ellenállni. Ugyanekkor színre léptek a gátlástalan reklámszakemberek is, fákat, falakat, deszkakerítéseket, oszlopokat, sziklákat mázolva tele hirdetéseikkel. A vasúthálózat a rombolásnak ezt a formáját is mindenüvé elvitte magával: pusztult a hajdan ép, egészséges és tiszta vadon.

George Sala már 1880-as utazása során tiltakozott „a toalettcikkreklámok otrombasága ellen... Sértik a szemet – írta –, és emberi fajtánk iránti ellenszenvet ébresztenek... E széles földrész legszebb tájait rútítják az emberi korlátoltság, mohóság szégyenbélyegei, hirdetve a legszemérmetlenebb kontárságot és csalást... New Yorktól San Franciscóig követ megannyi kencefice, émelyig lakhatunk a hajszeszszel, pirulával, flastromoktól fuldoklunk." A transzkontinentális vasútvonalakon az elegancia kora szinte el sem kezdődött, máris véget ért. Amikor a ma élő amerikaiak nagy többsége megszületett, már csak a legendák őrizték ezt a világot a legöregebb honpolgárok emlékezetében, meg hát a haldokló vasúttársaságok reklámfüzetei, melyeket különösebb meggyőződés nélkül osztogattak.

A bevándorlók

„Ahány külföldi munkás, hazát keresve, e földre lép, annyiszor 1500 dollár hasznot könyvelhet el az államháztartás –, olvassuk az 1870-es évek egyik amerikai kormányjelentésében. – A bevándorló ugyanis ritkán érkezik üres kézzel." A Castle Garden-i Bevándorlási Iroda főfelügyelője alapos vizsgálati eredményekre támaszkodva közli, hogy „a New Yorkban partra szálló férfiak, nők és gyerekek fejenként átlagosan 100 dollár készpénzt hoznak magukkal." A jelentés síkraszállt a további nyugati vasutak javára történő fokozottabb földkiutalások és jelentősebb kormánytámogatások érdekében, és jóslásba is bocsátkozott, miszerint „ilyen helyes politikával" tíz évnél is hamarabb annyi bevándorlót lehetne az Egyesült Államokba csábítani, hogy a nemzeti vagyon 4,8 milliárddal növekedhetne.

Az 1870-es években a bevándorlók millióira volt szükség – millióira, a szó minden értelmében! –, hogy a vadnyugati vasutak el ne vaduljanak. A „hazát kereső külföldi munkás" tartotta el – amerikai földművessé válva – a társaságokat. A 19. század utolsó negyedében szinte hálóval fogták Európa-szerte az olyanokat, akik kellő tetterőt és kitartást éreztek magukban, hogy elviseljék a vadnyugati határvidékek kemény életkörülményeit, elsősorban pedig van némi kis pénzük is, hogy a vasúttársaság parcelláiból „korlátlanul és szabadon" válasszanak és vásároljanak. „Tőke nélkül sehol sem könnyű a boldogulás", tájékoztatta e földvárományosokat a Chicago, Burlington & Quincy Railroad földhivatala. A továbbiakban sem kertelt a toborzó: „Pénzre pedig leginkább az új településeken van szükség... Viszont néhány száz dollár kezdő tőke már elegendő, hogy olcsó házat építsünk, szekeret és lovat, tehenet, disznót, mezei szerszámokat vásároljunk magunknak... meg amire csak szüksége lehet még egy meghonosodni vágyó telepes családnak." A Chicago, Burlington & Quincy név több kisebb vasúttársaságot foglalt magába, amelyek Iowától Coloradóig és Montanáig számottevő állami földjuttatásban

részesültek. Földhivataluk a legrámenősebbek egyike volt az Államokban.

Azokat, akik nem szeretik megfogni a munka végét, vagy nincs hozzá „két erős karjuk", hogy földműveléssel vagy kézművességgel keressék kenyerüket, a vadnyugati vasúttársaságok minden kézikönyve eltanácsolta a bevándorlástól és a földvásárlástól. „Aki hozzászokott, hogy a fejével keresi a pénzt, azt figyelmeztetjük: jövetele nem kívánatos. Az úgynevezett tanult mesterségek gyakorlóival tele itt minden pálya. Az Egyesült Államoknak több az orvosa, patikusa, ügyvédje, irodalmára, építésze, tanára, lelkésze stb., mint ahányat az ország eltarthat. Még a Vadnyugaton, ahol az általános műveltség szolgái nem különösebben keresettek, ott is hatalmas belőlük a kínálat... Tehát aki íróasztal mellé született, maradjon az óvilági körmöldékben, hacsak nem határoz úgy, hogy a tollat ásóra, kapára, eke szarvára cseréli."

A hirdetmények természetesen a nyugati államok korlátlan fejlődési lehetőségeit dicsérték, leszögezve, hogy a keleti partvidéken a gazdasági élet rég megrekedt, a jövevény esélyei a nullával egyenlőek. Hajrá, a Vadnyugatra! Ott a dolgos lelkületű ember nemcsak keresni kereshet többet, de a megélhetés is olcsóbb. Ez így persze korántsem felelt meg az igazságnak, de hát a vasúttársaságok földhivatalai hamar kitanulták a csalárd hirdetésgyártás ékes mesterségét. Csábította az érkezőket a bevándorlóvonatok kedvezményes díjszabása is. Hanem egy bevándorlónak, aki nagycsaládos volt, a New York–Omaha távolságért lefizetendő 26 dollár 80 cent egy egész vagyon volt: élete megtakarított pénze rámehetett a dologra, főleg ha nemcsak Omaháig igyekezett. Meg aztán olyan nagyon olcsónak se lehet mondani ezt a kedvezményes jegyet, ha meggondoljuk, mit nyújtott érte a társaság. Egyetlen kocsiban, kemény fapadokon, kilencven bevándorló kuporgott. A szerelvényeket állandóan mellékvágányra vontatták, hogy az expressz- és a tehervonatok akadálytalanul roboghassanak. Így olykor tíz napba is beletelt az út a központi fekvésű Omahától San Franciscóig. És ha megérkeztek a célállomásra, gyakran látniuk kellett, hogy ott sem fenékig tejföl az élet: kezdődött mindjárt azzal, hogy olcsó jegy a visszaútra már nem volt. Vagy kifizette valaki a teljes árat, vagy maradt ott, ahova a vonat vitte. Ha tetszett, ha nem.

A bevándorlók jószerivel semmit se tapasztalhattak a szalon- és hálókocsik eleganciájából; a vasúttársaságok ugyanis, amelyek azzal büszkélkedtek, hogy a demokratikus Amerika „viszonylatain" nincsenek osztálykülönbségek, mintha összebeszéltek volna, hogy a bevándorlót és a pullmanutast a lehető legtávolabb tartják egymástól. Ez azért mégsem sikerülhetett egészen; főleg a nagyobb pályaudvarokon láthatták felháborodással a helybeliek, hogyan szállítják nyugatra az „emberanyagot". 1873-ban a Kongresszus tárgyalt is egy törvényjavaslatot, amelynek értelmében a vasúttársaságoknak tilos lett volna bevándorlókat állatok módjára szállítani; törvény azonban nem lett a dologból, mert a képviselők közül túl sokan voltak a vasutak lakájai, vagy féltek ezek mindenható hatalmától.

1879-ben egy huszonkilenc éves, skót születésű európai író, Robert Louis Stevenson is ott zötyögött egy bevándorlóvonattal New Yorkból Kaliforniába. Stevenson Franciaországban megismerkedett Fanny Vandegrift Osbournenal, beleszeretett, és úgy döntött, követi a Csendes-óceánig. Írónk nevét akkoriban még nem ismerte a világ, így aztán „inkognitóban" utazhatott – arról nem beszélve, hogy pénze se lett volna több eleganciára. Amatőr kivándorlónak nevezte magát, és jóakarattal, de éles szemmel figyelte útitársait. „Általában otromba fickók, s vagy lármáznak, vagy magukba süppednek hallgatagon, egy kicsit szomorúan; igen vegyes népség, a humoruk enyhén szólva bárdolatlan, s ha primitív, merőben külsődleges kíváncsiságuktól eltekintünk, embertársaik iránt nem sok érdeklődés élhet bennük." A Stevensonnal egy kocsiban utazó külhoniak között volt egy német család meg „egy cornwalli bányászcsoport, ezek komoran félrevonultak; egyikük, orrán acélkeretes szemüveggel, egész nap az Újtestamentumot olvasta; a többiek meg csak mindenféle rejtelmes óvilági ódonságokat pusmogtak".

Egy másik kocsiban ott ült vagy ötven kínai, úton szintén Kaliforniába. Milyen különös, töprengett Stevenson, hogy az éhező Európából és az éhező Kínából távozók itt, egy amerikai kocsiban szemtől szembe kerülnek egymással. „Ahogy pöfögtünk nyugatnak, az aranyország felé, egyremásra jöttek velünk szemközt a keletnek tartó bevándorlóvonatok... Ahogy elhaladtunk mellettük, mindig akadt utas, aki a peronról átkiabálta nekünk: „Álljatok meg!

Forduljatok vissza! Nincsen remény!... „Így ment ez Nebraska síkságaitól a wyomingi hegyekig; zengett mindenütt a panaszos szó, olykor kórusban: „Vissza! Vissza, amíg nem késő!..." „Hát így üdvözölt minket, már jó előre, az Ígéret Földje."

Stevenson honfitársnője, Lady Hardy is beszámol róla, hogyan találkozott ekkoriban egy vonatra való bevándorlóval; eléggé meglepte őt az élmény, amelyben – az omahai pályaudvaron, pullmanjába beszállva – része lehetett. „A peronon csak úgy hemzsegtek ezek a fáradt figurák. Látszott rajtuk, mennyire belefáradtak máris az utazásba. Sokáig kuporoghattak szűk kocsijukban, mondhatni, lyukban, hát most élvezték, hogy egy kicsit kinyújtóztathatják tagjaikat, lemoshatják arcuk porát-verítékét. Mezítelen karú, sötét bőrű férfiak locspocsolnak a vödrök körül. Mások a nyomókutaknál mosdanak, vagy ahol épp tehetik... A nők általában hervatagok, sápadtak és szorongók; a férfiak erőteljesek, magabiztosak, látszik rajtuk, hogy a jövőt is reményekkel várják, egyáltalán, sugárzik arcukról az életerő... Különös keverék ez a vándornép, Európa legkülönbözőbb országaiból verődnek össze, fejest ugrottak a Nagy Kaland ismeretlenébe – az Óvilág hulláma, amely hordalékával, habjával, zúgásával megtörik az Újvilág partfokán."

1877-es luxusútján Miriam Leslie is megállapította, hogy az omahai peront elárasztották a bevándorlók, s hogy ilyen különös, ilyen vegyes embercsoportot másutt ritkán találni. „Férfiak alligátorbőr csizmában, lópokróc köpönyegben, zilált, fésületlen hajjal, gubancos szakállal, tiszta, céltudatos szemmel. Csaknem mind egészségesnek, erősnek látszik, de vadnak és furcsának is; megannyi élőlény egy idegen világból." A nőkről Mrs. Leslie hasonlóan vélekedett, mint Lady Hardy: „Az asszonyok szinte valamennyien fáradtan álldogálltak ott, megviseltnek látszottak. Ruhájukat is különösnek találtam: már a nagyanyáink idején kimehettek a divatból. Kalap helyett fejükre csavart kendőt viseltek. A gyerekeken többnyire lötyögött a ruha, amit nyilvánvalóan nem rájuk szabtak, s nem a mi fogalmaink szerint. Tagadhatatlan viszont, hogy tiszták voltak, virgoncak, jól tápláltak. Élvezettel hancúroztak a dobozok, ládák, kofferok, batyuk, bálák között, amelyek szinte közlekedési akadályokként tornyosultak a peron legkülönbözőbb pontjain."

Miriam Leslie vérbeli újságíró volt, elvegyült hát a be-

vándorlók között, beszélgetett velük, megtekintette szállóhelyüket, és a bolthelyiséget, amelyet a Union Pacific bocsátott a rendelkezésükre, velük étkezett, és megállapította, hogy a „különétteremben" ízletes, tápláló kosztot szolgálnak fel takarosan, s nem is olyan drágán. Huszonöt cent volt egy menü.

Egy évvel később Helen Hunt Jackson is leírta ugyanezt a színteret: kék kockás huzatban tömérdek sok dunna; kötéllel biztosított, rozsdaszín ládák; izgatott bevándorlók, és karattyolás németül, franciául, spanyolul, gael-kelta nyelven. „Külön világ volt ez; a legmeghatóbb mégis az alábbi látvány: egy szegény német asszony ott térdepelt egy ócska láda mellett, és szívszaggatóan simogatta, nézte – a hazulról idehurcolt vénséges bútordarab a szállítás során megrepedt, s most széteséssel fenyegetett. Elnéztem a sok ütött-kopott holmit, ami kikandikált a mélyéről, s arra gondoltam: ez a szerencsétlen teremtés így akarta átmenteni az Óvilágból az otthonát. Szerencsére mások is látták, hogy segítségre szorul, s a vasúttársaság emberei kötelekkel, szögekkel, lécekkel ügyesen visszatákolták nagyjából eredeti állapotába a hűséges jószágot. Mindazonáltal szégyelltem, hogy jómagam kényelemben s luxusban utazom ugyanezen a vonaton, amelyiken ez az árva lélek."

„Tengertől tengerig" utazván, Rudyard Kipling egy alkalommal nem kapott már pullman-ágyhelyet; így Montana egy részét bevándorlóvonaton kellett kibírnia. „Lidérces álom volt ez az útszakasz – írja. – Valaki a sárga kocsipadlóig leitta magát, kötözködni kezdett; aztán hajnal felé jókora csihi-puhi lett a dologból. Egy óriás termetű, vörös hajú cornwalli fickó vigyorogva odament a részeghez, felkapta és elagyabugyálta a rendzavarót; akkor helyreállt az egyensúly. A kocsi másik végéből valami hálóhelyről kihajolva egy vézna nő egyre azt visítozta közben: »A rohadt szarházi... !« Ami nyilván megfelelt a valóságnak, csak hát ezt mégsem illett volna ilyen találóan kifejeznie."

Egy angol utazó Ogdenben nagy meglepetésére egy tízéves kislányra bukkant, aki egymaga érkezett oda St. Louisból egy bevándorlóvonattal, és csak valami csoda folytán élte túl az utazást. Salt Lake Cityben élő rokonaihoz igyekezett a szegény árva. Különös felszereléssel: „táskák, batyuk és kosarak voltak vele; egy horpadt pléhüst, egy háromlábú zsámoly, meg valami ütött-vert tükör, melynek

Ez viszont nem a Leslie-féle luxusvonat, ez bizony egy zulu vagon, koldusszegény európai bevándorlók használatára

foncsora félig lepergett már". Rendhagyó volt a ruházata is; molyrágta, vénséges bölénybőr köntös borította. Megkérdezték, honnét szerezte. „Útonállók támadták meg – mesélte –, a Sziklás Hegységen átkelve a bevándorlók vonatát, kifosztva az utasokat." Tőle is elszedtek mindent, köpenyt, takarót; s bizony, alighanem megfagyott volna, ha a kalauz meg nem szánja a bölénybőrrel.

A vasúttársaságok telekspecialistái egyre gyakorlatiasabbak lettek, de a bevándorlók némi szerencséjére legalább egyre gyakorlottabbak is: mert ügyeltek rá, hogy skandinávokat, németeket, briteket, oroszokat kolóniákba tömörítsenek. Ha egy család csak úgy magányosan kikerült a prérire, könnyen kedvét szeghette, hamar elbizonytalaníthatta a kongó üresség, mely körülvette. Nem így a kolóniákon, ahol a közös nyelv, a rokon hagyományok lehetővé tették a „túlélést". Nehéz helyzetben mindenki számíthatott a társak segítségére. A Northern Pacific, a Santa Fé és a többi, nagy földbirtokkal „megáldott" vasúttársaság a nyolcvanas évek elején olykor ötven vagonból álló szerelvényeket közlekedtetett – a kocsikban bevándorlók és ingóságuk, zsúfoltan,

összepréselődve, de legalább közös cél felé zötyögve, robogva, dübörögve.

A Vadnyugatra készülődő bevándorlók zöme New York kikötőjében látta meg az Újvilágot. Első „útjuk" a Castle Garden elnevezésű gyűjtőhelyre vezetett, ide terelték őket csoportosan, és pillanatokon belül börtönrácsos Bábelben (de inkább bolondokházában) találták magukat. A hajókon osztogatott kézikönyvecskék egyike szerint a Castle Garden, ha romantikát nem nyújthatott is, mint „Kastélykert" jelentésű neve ígérte volna, biztosította a zavartalan, súrlódásmentes ügyintézést. Bürokráciája jól működött; már a hajókra úgynevezett fogadó bizottságokat küldtek a bevándorlók elé, azután a kihajózási részleg gondoskodott a partraszállásról; itt vizsgálták meg az érkezők fizikai állapotát, s különítették el az elmebetegeket. Akik nem hulltak ki a rostán, csakhamar egy jókora, kör alakú épületben találták magukat, ahol anyanyelvük, nemzetiségük szerint csoportokba sorolták őket. Ez a fogadó bizottság rendelkezése szerint azért történt, hogy leendő sorsukról könnyebben dönthessenek. Lajstromozták név, eredet és várható célterület szerint, majd továbbadták őket az „információs osztálynak" vagy a megfelelő vasúttársaság ügynökeinek. Miután megkapták a transzkontinentális menetjegyet – vagy „földrészjegyet" – valamint a csomagmegőrző szelvényt, csoportokban a megfelelő pályaudvarra terelték őket, ahol azután beszálltak a nyugatra induló vonatokba. Mindez a Castle Garden kitűnő ügyintézése jóvoltából ment, mint a karikacsapás. (Legalábbis így írja le az ügyintézést a hivatalos kézikönyv.)

Robert Louis Stevenson szerint a valóságban másképp festett a dolog. A Castle Gardenbe betódult egy csomó riadt, zavart ember, batyuikkal lökdösődtek, szorongtak, és félelmük csak növekedett, ahogy teljesen lélektelenül, barmok módjára, odaterelték őket a dolgukat közönnyel intéző hivatalnokok elébe. „Egy szakállas, mocskos külsejű emberke – gondolom, valami bevándorlási biztos – fel s alá járkált, szitkozódott, nyüzsgött és mindenbe beleártotta magát, a legnagyobb káosz közepette. Ez a Castle Garden-i rendszer, ha valaha is rendszer volt, rég csődöt mondott... Követtem a poggyászcipelőket egy hosszúkás fészerbe. Sötét volt odabent, de a szél zavartalanul befújt, mintha bennünket akarna mielőtt kifújni. Nehéz dolga volt persze, mert

rengeteg utas zsúfolódott már ide, juhok módjára, és a csomagok töméntelenje is tonnákat nyomott... Csak álldogáltunk tehát mint a birkák, a hordárok úgy sürögtek körülöttünk, akár a juhász veszettül dühös kutyái... Azt hiszem, ezek az emberek, ilyen állapotban, már nem is voltak a józan eszüknél..."

Miután Stevenson a viharosan záporozó esőben végre a neki rendelt vasútállomásra érkezett, ismét hasonló társaságban találta magát; a bevándorlók körében a legnyilvánvalóbban fenyegetett a kitörni készülő pánik. „Nem volt váróterem, pihenőhelyiség. Enni egy falatot nem kaptunk... A vagonok még zárva voltak, így várakozhattunk – ha jól emlékszem – legalább még egy órát a huzatos peronon, üvegfényű gázlámpások alatt. Bőröndömön kuporogtam, és egyszerűen nem volt erőm, hogy környezetemre figyeljek. Mivel azonban mindenki fázott, csuromvizes volt és fáradt, s mert a fogadtatás idegőrlő viszontagságai aligha derítettek jobb kedvre bárkit, feltételezem, más se volt ott boldogabb nálam... Aztán beszállhattunk végre. Mélységes levertség lett úrrá mindannyiunkon, és még csak reményünk sem lehetett, hogy megszáradunk."

A bevándorlóvagon, amelybe Stevenson és társai bezsúfolódtak, ócska, rugózás nélküli, szellőzetlen kocsi volt; s mintha az utasok szétrázására szerkesztették volna; zörömbölt és kattogott minden darabja. Az ilyen szerelvények legtöbb kocsija régi személyvagonok felújításából született; akadt néhány, amelyik a híres Lincoln-kocsi mintájára készült, akárha Thomas Durant emlékét idézné (eredetijükkel ő „futott", még amikor valóban futott vele a Union Pacific vasúttársaság Tüzes Lova, majd a nagy elnökről elnevezett muzeális darabot modernebb, Deluxe-speciálvagonra cserélte). A nevezetes vagon tehát valóban néptulajdonba került – fapadokat szereltek belé, és az 1870-es évek végéig szállította a bevándorlókat a Vadnyugat térségeire.

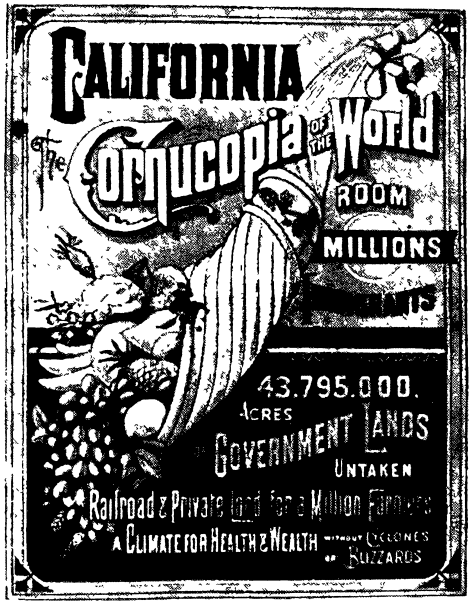
A bevándorlóvagonok belső kiképzése vasúttársaságonként különbözött: némelyik kocsiban keskeny, kétüléses padok álltak, támlátlanok; hogy minél több „utas" beférjen, ezeket is igen szorosan összetologatták. A kocsik egyik végében többnyire szénfűtéses kályha állt, amely a legkisebb rendellenességet is komoly tűzvésszel viszonozta. Aki ilyen kocsiban utazott, éjszaka a padok alatt, a kocsi padlóján, esetleg a folyosón alhatott. Már akinek álom szállt a szemére.

A transzkontinentális vasutak egy idő múlva bevándorlók számára is rendszeresítettek egy bizonyos hálókocsifajtát. Ez lényegében a mai kusettnek felelt meg; két sor, egymás fölé szerkesztett farekesz a kocsi két oldalán, ahol az utas fekhetett vagy üldögélhetett, ahogy kedve tartotta. Ágyneműt a vasúttársaság nem biztosított. Kideríthetetlen, miért nevezték el ezt a vadnyugati kocsitípust „zulu vagon"-nak. A nyolcvanas években némi tökéletesítésükre is sor került: a mai kempingek előfutára lett a zulu kocsi, amennyiben tűzhelyeket állítottak fel bennük, s ezeken a bevándorlók tetszés szerint főzőcskézhettek. Az egyenes fatámlával felszerelt ülések párosával kerültek össze, egymással szembe, így egy jól elhelyezett deszkán elvben még hálni is lehetett. A páros ülések fölött voltak az erős oszlopokkal aládúcolt vagy láncokon himbálózó hálóhelyek. A zulu kocsikban ritkaság volt a párnázás.

Bár a bevándorlóvonatok utasait a legjobb esetben is csak „emberanyagnak", még inkább marhacsordának, netán teherárunak tekintették, a férfiakat és a nőket azért általában külön kocsikba zsúfolták. Kivételek erősítették e szabályt: például az együtt utazó nagycsaládok. Stevenson vonatán ráadásul faji megkülönböztetés is érvényesült, a kínaiaknak még külön kocsiban kellett szoronganiuk. William Spalding, aki épp a michigani egyetemen folytatott tanulmányait szakította félbe az utazás kedvéért (később Kaliforniában nevezetesen zsurnaliszta lett), 1873-ban nyugatra települt át. Örült, hogy „férfiszakaszban" tehette meg az utat, mert „így legalább nem kellett csecsemősírást és hölgyhisztériát elszenvednie a fülemnek". Kocsijában nem volt hálóalkalmatosság, de a spanyolnádból font ülések kényelmesebbek voltak a szokvány fapadoknál. A honi kivándorló Spalding, mint később megírta, kissé felhúzva térdét, szinte kényelmesen végignyújtózhatott. Köpenyét tette a feje alá, gyapjútakarót terített magára, így azután túlélte valahogyan az utazás tíz éjszakáját.

G. F. Byron brit bevándorló is, aki a Southern Pacific szerelvényén New Orleansből utazott a Vadnyugatra, beszámol a zulu vagonok kemény fapadjairól. A kocsik hosszanti falainak mentén építették meg az alvórekeszeket, amelyekbe az utasok bemászhattak éjszakára. Byron egy dollár huszonöt centért vásárolt egy négyszögletes, merev, lapos, „kezelhetetlen" szalmazsákot. A vasúti ügynök, aki

„Kalifornia, a Világ Bőségszaruja" — propagandaplakát



eladta neki, azt mondta: igazi kincset kap, s majd meglátja, San Franciscóban legalább ugyanilyen áron továbbadhatja. „Faramuci alakú matrac volt ez – számolt be a »kincs« használatáról Byron –, amolyan ellapult szalmazsák, és addig fészkelődtem rajta, amíg végül valóban úgy éreztem, hogy a deszkánál azért kényelmesebb."

Stevenson zulu vagonjában deszkákon aludtak, melyeket a korábbiakban említett módon (az ülésekre fektetve) helyeztek el. Írónk egy deszkáért és három szalmapárnáért két és fél dollárt fizetett. Alvásról azonban nem is álmodhatott; útitársai a padokon, a padlón hortyogóhangversenyt rendeztek, ráadásul a vonat is csikorgott-zötyörgött, „mintha tőlünk nem nyughatna; és viszont".

Úticéljukhoz érve a bevándorlók a vasúttársaságok föld- és telekosztálya által létesített táborokban kaptak ideiglenes szállást. Ettől nem messze máris „kedvükre válogathattak", ott voltak ugyanis a még eladatlan telkek. Míg a családfő a vidéket járta alkalmas kisbirtok ügyében, szerettei biztonságban voltak a tömegszálláson.

A transzkontinentális vasúttársaságok között csakhamar fellángolt a küzdelem: ki szerez meg magának több bevándorlót, ki ad el többet a prériparcellákból. A pénzéhes tulajdonosok megindították a reklámhadjáratot. Plakátjaik Európába is eljutottak; néha egy napra kibéreltek egy-egy

teljes újságszámot, sőt magát az újságot is megvették, vagy maguk alapítottak lapot, s e lapokból állt össze azután egy egész „kártyapakli", melyet hamisjátékosok kevertek a leendő amerikai honpolgárok szédítésére. Ezek a lapok „virágos, dúsan termő rónaságokról" zengedeztek, amelyeket „kristálytiszta vizű, csobogó patakok s folyók" öntöznek gazdagon; magasztalták „e Föld bőségszaruját – a gazdálkodókra váró kétmillió acre televényt". Falragaszokkal, brosúrákkal, laterna magica-lemezekkel a hónuk alatt, ügynökeik egész Európát bejárták, ki nem hagytak volna egyetlen elképzelhető helyet sem. Osztogatták a propagandaanyagot a leendő emberanyagnak; hirdetményeik ott lógtak iskolák, pályaudvarok, középületek, konzulátusok falán, a gőzhajókra is jutott belőlük. Az ügynökök s a reklámok olykor messze jártak az igazságtól, hogy ne mondjuk, hazudtak. Az egyik ilyen hírverő elmesélte később, hogy „ingyen hajlékot" ígért a bevándorlóknak „az amerikai nép nevében". Ez volt a jelszava, a reklámfogása; „jól tudjuk – mesélte –, mennyire szeret az ember *kapni,* hát én ezt a pompás ajándékot helyeztem kilátásba, méghozzá minden lehető és lehetetlen lap hasábjain, feketével, kékkel, pirossal nyomtatva, angolul és németül". A reklámok millióiból bevételmilliók lettek aztán.

Az 1870-es években a Union Pacific több mint kétezer napilap és folyóirat reklámoldalain hirdette parcelláit. A Northern Pacific reklámhadjáratának tetőpontján 200 angol, 68 német és 32 skandináv újságban jelentek meg rendszeresen a társaság hirdetményei. Térképek százezrein, körözvényeken, plakátokon, sőt saját házi újságjában is magasztalta a vasútvonal és a szépreményű telekvásárlók ragyogó jövőjét a becsvágyó és pénzéhes igazgatóság. Németországban, Svájcban és Angliában lapokat alapítottak – kizárólag evégett. Ügynökeik képekkel illusztrált előadásokat tartottak az amerikai Vadnyugat csodaföldjéről. A Burlington Railroad aztán, minden versenytársát felülmúlva, a művészetet is bevetette: megbízott egy festőt, készítsen 85 nagyméretű, gazdagon színezett képet, amelyek a konkurrencia fekete-fehér fényképeinél jóval elemibb hatást tehetnek az érdeklődőkre. A társaság külföldi ügynökségének embere országról országra járt a vándorkiállítással, és „Amerikai Szilforámá"-nak nevezte ezt a „vízi és vasúti parádét".

Ügynökök egész hadserege kelt át Európába, és a lakos-

ság azt se tudta, melyik cég reklámanyagát csodálja, kinek higgyen, kinek ne higgyen. Mert hogy azok a nyugati földek, állítólag, egytől egyig a világ legtermékenyebb, legszebb, legnyereségesebb parcellái. A Burlington-társaság egyik ügynöke, aki Liverpoolban nyitott irodát, lajstromozta tevékenységét. Ezek szerint: felment minden Európa és Amerika között közlekedő gőzhajó fedélzetére, hogy az utasokat bőséges propagandaanyaggal lássa el, ekképp hirdetve, hogy a Burlington-vidék az igazi. Felkereste a város minden szállodáját és penzióját, hogy információval szolgáljon a potenciális kivándorlóknak. Minden középület falaira felragasztotta a Burlington-vonal térképét, s természetesen a vasút melletti földeket szépséges zölddel jelölte rajta. Neveket, címeket gyűjtött: listát készített mindenütt a kivándorolni hajlandó személyekről. Cikkeket helyezett el olyan újságokban, amelyeket a „kivándorló osztályok" olvastak. Előadásokat tartott az érdeklődők csoportjainak. Időről időre felbukkant Anglia és Skócia nagy iparvárosaiban, mezőgazdasági vidékein, és mindenkit ellátott propagandaanyaggal.

A nyolcvanas évek elején a Northern Pacific 831 ügynököt dolgoztatott Nagy-Britanniában. További 124 működött Norvégia, Svédország, Dánia, Hollandia, Németország és Svájc területén. Körzetekre osztották fel az országokat, hogy ne keresztezzék egymás útjait. Persze, az egymással versengő telekügynökök így is örömest szipkázták el a vetélytárs emberi áruját. Egy élelmes liverpooli ügynök például kivándorlóotthont nyitott, itt laktak az ügyfelei, amíg hajóra nem szállhattak az Újvilág felé; így legalább nem kellett attól tartania, hogy elhalásszák őket az orra elől, amikor pedig már majdnem megvolna az üzlet. Egy Santa Fé-ügynök azzal dicsekedett, hogy egymaga 60 000 kivándorlót szerzett pár év alatt az Egyesült Államoknak. Trükkje az volt, hogy nagy csoportokat toborzott, az összetartásra hivatkozva. A Burlington-vasúttársaság plakátjairól kiderül, hogy szintén a csoporttrükk volt a módszerük. Rochdale és Manchester lakóit így csábították:

Csak rajta, Nyugatra, Nyugatra:
a varázslatos világba!

VÁRJA A SZABAD KIVÁNDORLÓK HAZÁJA

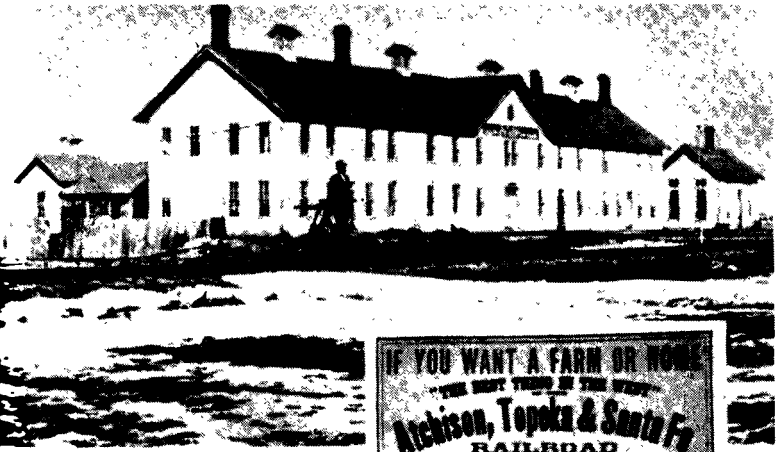
Iowa és Nebraska
(U.S.A.)

A következő kivándorlócsoport indul
Rochdale-ből szerdán.
1871. június 28-án.
Úticél: Lincoln, Nebraska állam

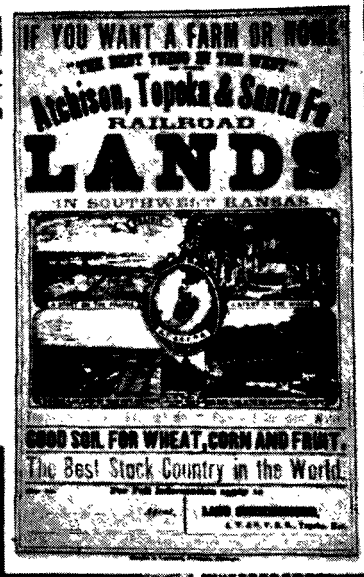
Minél inkább kiéleződött a verseny, annál fondorlatosabbak voltak az ügyfélszerző módszerek. Az egyik ügynök például meghívott hatvan angolt bölényvadászatra. A préri „hőse", Buffalo Bill volt a vezetőjük odakint. A társaság azt remélte, hogy hazatérve mind a hatvanan a kivándorlás legjobb propagandistái lesznek, sőt egyszer még maguk is felkötik a vándorbocskort. Más szervezők újságírókat invitáltak kirándulásra; folyt a pezsgő, egymást érték az ínyencfalatok, havannaszivarok finom füstje szállt, az ügynök pedig azt remélhette, hogy a kedves zsurnaliszták jól megnyomják majd a tollat, ha fatornyos hazájuk lapjait a kivándorlás előnyeiről tudósítják.

Egy évre ingyen vetőmagot ígértek; de ez a trükk olykor visszafelé sült el, mert a kivándorlók panasza volt végül a harsányabb: az úgynevezett vetőmagban több volt a gyommag meg a fűmag, mint a búza vagy a rozs. Az ingyenhajlék ígérete is palifogásnak bizonyult: a jövevények hamar rájöttek, hogy csak a csel volt olcsó, a meglehetősen hitvány épületek árát magas kamattal, rövid lejárattal kellett törleszteniük.

Az ügynökök rájöttek, hogy Európában eszményi „anyagot" nyújtanak a vallási vagy faji kisebbségek. A felsőbbség által elnyomott népcsoportok is bőséggel „szállították" a kivándorlókat. Ilyen községek (vagy egyházközségek) szorosabban összetartanak, s ha papjuk, lelkészük hajlott az ügynök szavára, a nép követte. 1872-ben egy svéd lelkész valamennyi hívével áttelepült Minnesotába; ekkor a derék papot a Northern Pacific rávette, térjen vissza óvilági honába, és beszéljen rá más lelkészeket is hasonló „nagy húzásra". A Burlington is ügynököltetett vallási csoportok vezetőivel. Nagyon éles szemmel figyelte ez a társaság az európai színteret, s így a porosz–francia háború után, 1871-ben, elsőül az ő ügynökeik jelentek meg Elzász-Lotaringiában, hogy rávegyék a parasztokat: meneküljenek „a militarizmus



Egy minnesotai bevándorló-menedékház.



Középütt: az egykorú plakát földi Édent kínál.

Alul a valóság: elzászi bevándorlók még népviseletben

népőrlő csizmája elől" – Amerikába. Várja őket a burlingtoni békés Vadnyugat.

Az egyik legjelentősebb áttelepítési akció a német Carl B. Schmidt nevéhez fűződik. Ez a férfi a Santa Fé-társaságnak dolgozott. 1864-ben vándorolt ki Schmidt a Kansas állambeli Lawrence-be, ahol üzletet nyitott, és mezőgazdasági eszközökkel kereskedett. Európai útjai során a tehetséges ügynök mindig éberen figyelte, merre találhat nagyobb csoportokat, amelyek együttesen áttelepíthetők. Így fedezte föl, hogy Oroszországban több ezer német mennonita él, igen nyomorúságos körülmények között.

A 18. században a mennoniták Nagy Katalin cárnő hívására hallgatva települtek orosz földre, menekülve az otthoni üldöztetéstől. Katalin megígérte nekik, hogy nem kell katonai szolgálatot teljesíteniük, mert ezt vallási elveik tiltják; engedélyezte nekik, hogy szokásaikhoz híven éljenek és a német nyelvet használják. 1870-ben azonban a cár eltörölte a mennoniták különleges jogait és elrendelte, hogy ezentúl az orosz törvényekhez tartsák magukat. A jelszó: „Egy cár, egy vallás, egy nyelv."

Schmidt bizonyosra vette, hogy a mennoniták között szép számmal lesznek kivándorolni kész testvérek, így aztán, mintha csak mezőgazdasági gépekkel ügynökölne, elment hozzájuk Oroszországba, felkereste harminc településüket; s mert közös volt az anyanyelvük, hamar szót értettek. Hihetetlenül gyorsan meggyőzte őket, hogy Kansas prérividékein ugyanolyan dúsan terem a búza, mint Oroszhon sztyeppéin; elmagyarázta nekik, hogy a vad indiánoktól nem kell félniük; elhallgatta, hogy aszályok is vannak arrafelé, meg sáskajárások, így aztán, mint aki jól végezte dolgát, visszatérhetett Kansasba, várva az eredményt.

S csakugyan jól végezte a dolgát, mert 1874. augusztus 16-án harmincnégy mennonita család érkezett Kansasba a messzi Krímből. Mielőtt Oroszországot elhagyták volna, birtokaikat titkon aranyra „váltották", az aranyat pedig kicsempészték magukkal. Most ezen a pénzen megvettek nyolcezer acre földet a Santa Fétől, építettek egy mérföldnyi utat, egymástól 150 lépésnyire csúcsos tetejű családi házakat, s a települést elnevezték Gnadenaunak.

Nem sokkal ezután hatszáz mennonita érkezett, majd szeptember 23-án egyszerre ezerszázan tűntek fel Topekában, és Carl Schmidtet keresték, akit időközben „a men-

noniták Mózesé"-nek neveztek el. A mennonita férfiak általában magas termetűek voltak, szakállas óriások, öltözékük orosz ing volt és buggyos nadrág; asszonyaik fekete főkötőt hordtak és hosszú, sötét ruhát. Az elképedt kansasiak eleinte csúfolták a Santa Fét, amiért ilyen madárijesztőket importál; hanem miután híre ment, hogy ezeknek a németül beszélő oroszoknak kétmilliója van aranyban, Kansas kormányzója úgy döntött: fogadást ad a tiszteletükre, mielőtt a Santa Fé-társaság – földek fejében – kifosztja őket.

Az idők során tizenötezer mennonita települt át Kansasba. A szikkadt orosz sztyeppén megszokhatták az „aszálygazdálkodást", ezeket a tapasztalataikat tehát bőven kamatoztatták most Kansas két szűk esztendejében, 1879-ben és 1880-ban. Túlélték a vészt, amely a helybeli „őslakók" (nem, már rég nem az indiánok!) százait és ezreit tette tönkre. Sokfelé telepedtek meg azután ezek a szorgalmas oroszhoni németek, és nemcsak búzát vetettek. Gyümölcsöseik is virultak, gondjuk volt rá, hogy erdőket telepítsenek meg sövényeket eperfából; megnyílt a selyemhernyó-tenyésztés lehetősége; ügyesen gazdálkodtak mindenben.

Ők tették Kansas száraz, füves vidékét az Egyesült Államok egyik gabonacsűrjévé. Csaknem mindegyik bevándorló családnak volt „törökpiros" búzavetőmagja, jól elzárt, föld alatti tárolóban. Ez a búzavetés nemcsak az aszályt állta, de a gabonarozsda és más növényi kártevők támadásait is, amelyek a kevésbé szerencsés szomszédok aratását jócskán megkeserítették.

A mennoniták annyira „kívánatos" bevándorlók hírébe keveredtek, hogy a többi vasúttársaság telekügynökei megpróbálták olykor útközben „ellopni" őket. Kansasba tartó egész csoportokat környékeztek meg így. Évekkel később így mesélt egy sikeres tolvajakcióról Carl Ernst, a Burlington telekhivatalának vezetője: „Atchisonban történt. Egy egész szerelvényre való mennonita érkezett, akiknek a Santa Fé különkocsikat bocsátott a rendelkezésére; én azonban közbeléptem, és a társaságot ügyesen a mi szerelvényünkhöz tereltem. Mire bárki észbekapott volna, már ott robogtunk Nebraskában – a célállomás Lincoln. Néhány tucatnyi nőtlen fiatalember kivételével az egész bandát elloptam!"

Csaknem minden fontosabb vasúti csomóponton ott voltak az egymással versengő ügynökök és alkuszok, és egy-

mást érték a trükkök is. Mindenki magának akarta megszerezni a pénzt jelentő bevándorlókat. Bevált cselfogás volt a csomagok „sajnálatos elkeverése". Így az illetők kénytelenek voltak elidőzni, amíg poggyászuk megkerül; és közben ingyenes utazásra hívta meg csoportjukat az egyik vagy a másik konkurrens társaság. Akkor jártak „az ígéretek földjén" – mert csak szépet és jót hallhattak a vasútvonal melletti területekről – és a csábítók mindent megígértek: ingyen szélmalmot, kútfúrást, egy évig térítésmentes takarmányt, pallóutat a házakhoz; csak vegyenek földet az ő vasútvonaluk mentén. Ha aztán a bevándorló hallgatott a csábításra, csakhamar rádöbbenhetett, hogy a föld marad, az ígéret elszáll, mert a szép szavakat nem rögzítette írás. Omahában, a Vadnyugat egyik kapujában tömérdek telekügynök nyüzsgött, így szédítve az érkezőket. Lassan még egy rémlegendakör is kialakult: a Union Pacific ügynökei szörnyűséges hóviharokról, örökké csonttá fagyott földről regéltek az északra igyekvő bevándorlóknak: a déli vidékek várományosait pedig az izzó hőséggel és a sivataggal próbálták elijeszteni. Hogy ezt a propagandatevékenységet ellensúlyozzák, a konkurrens vasúttársaságok kénytelenek voltak „reklámszakembereiket" szintén elküldeni Omahába. A bevándorlók pár órával megérkezésük után a palifogók mocsarában fuldokoltak.

A bevándorlófogásnak valamivel bonyolultabb módszerét próbálták ki 1873-ban Nyugat-Minnesotában. A Northern Pacific ügynökei felhajtottak Angliában és Skóciában egy nagyobb antialkoholista társaságot, az úgynevezett „Yeovil Kolóniát", amelynek tagjai most Hawley városának környékén kezdtek letelepülni. Hanem valahol útközben a konkurrens déli vasúttársaság ügynöke mindegyiküknek a kezébe nyomott egy brosúrát; a füzetecske címe igen hangzatosan ez volt: *Egy öreg yeovili tanácsai.* Figyelmeztette a brosúra „szerzője" a honfitársakat, vigyázzanak, ahová most viszik őket, ott a tél elviselhetetlenül hideg, a föld értéktelen, a termények érési ideje túl rövid; hanem délen, ott vár rájuk az igazi világ, forduljanak meg, amíg nem késő, oda menjenek – a másik vasúttársasághoz. Az agitáció hatott; mire a Northern Pacific ügynökei felocsúdtak, a kolónia több családja is úgy döntött, hogy melegebb tájra vágyik. Hanem a szektahívek nagy részének nem volt már pénze erre a vargabetűs utazásra; kénytelen-

kelletlen továbbzötyörögtek Hawley felé – s a végén boldogan tapasztalhatták, hogy a Red River vidéke a legremekebb gabonatermő földekkel várja őket.

A telekügynökök másik módszere a megvesztegetés volt. Kezdődött már külföldön, a hajózási társaságok megbízottainál, akik jutalékot kaptak minden kivándorlóért, ha valamelyik vasúttársaságtól „elszerezték"; folytatódott a Castle Garden hivatalnokainál, akik igazán könnyen átirányíthattak bárkit ahhoz a vonathoz, amelynek gazdái többet ígértek. 1882-ben a Northern Pacific egyik ügynöke például bevallotta: „Castle Garden zsilipjén csak akkor áradhatnak hozzánk is emigránsok, ha a hivatali személyzetnek jóval többet juttatunk." Kifejtette, hogy a „Castle Garden valamennyi alkalmazottja más, körültekintőbb vasúttársaságokat segít; logikus, hogy azé a legtöbb bevándorló, aki a legtöbbet fizet értük."

Bizonyos európai vidékeken az ügynökök nehézségekbe ütköztek. Oroszország megtiltotta az aranykivitelt, s a búzatermelő mennoniták kiáramlását szigorú megelőző intézkedésekkel – kozákok kancsukájával – próbálta feltartóztatni. Utolsó oroszországi útján Carl Schmidtet már a cár titkosrendőrei kísérték faluról falura; alig tudta lerázni őket.

Skandináviában, ahol az iparosodás eredményeképpen komoly munkaerő-felesleg alakult ki, az uralkodó osztály felzúdult a tömeges áttelepülések és egész vidékek elnéptelenedése láttán. Az újságok egyre ellenségesebben írtak az amerikai vasúttársaságok telekügynökeiről. A Burlington egyik képviselője arról panaszkodott, hogy nemcsak „semmirekellő hitvány" a neve a svéd sajtóban, de a lapok Amerikát „általánosságban is lejáratják, rémhíreket tálalnak a megromlott közbiztonságról, a gyilkosságokról és a rablásokról, amelyek nálunk mindennaposak volnának, amíg az ország szépségéről és előnyeiről egy szó sem esik".

Németországban is fékezni próbálták a szegényebb osztályok kivándorlását. Persze, egy kitelepülési ügynök arról is beszámol, hogy Bismarck kancellár a forradalomtól való félelmében nem meri lezárni a határt az Amerikába igyekvők előtt. Egy kivándorolni készülő német csoport azért mondta le az utat, mert értesült róla, hogy Kansasban 1880-ban antialkoholista törvényt fogadtak el. „Barátaimmal elképzelhetetlennek tartjuk, hogy ilyen szigorú törvények

világában éljünk – jelentette ki az egyik visszatáncolt. – Ha egy ország a részegesek és mihasznák életviszonyaihoz méri magát rendelkezéseivel, ott aligha lehet jó dolga a mezei szorgalom emberének."

Persze, az ilyen csalódások többnyire akkor jöttek, amikor a „mezei szorgalom embere" már ott volt az úticélnál, és nem tehetett mást, bele kellett törődnie abba, ami van. Ott már a puszta létért folyt a küzdelem. Aki megelégedett az egyszerű fenyőfa kunyhóval, gyeptégla odúval – szó szerint fűvel, fával –, jobban járt, mint aki vállalta a szilárdabb családi ház tizenöt százalékos kamatterheit. Amúgy is magas volt a szántók és legelők kamata; a vasúttársaságok által alkalmazott „rövid lejáratú hitelrendszer" sok telepes számára egyszerűen a csődöt jelentette. A hároméves pénzügyi terv a gyakorlatban úgy festett, hogy évente a kölcsön egyharmadát kellett törleszteni, ráadásul még tíz–tizenöt százalék kamatot; ezért aztán mind többen tapasztalhatták, hogy a telekügynökök délibábos meséi távol jártak a valóságtól. Előfordult, hogy az első gazdálkodási év végén egész családok álltak ott egyetlen cent nélkül; holott a Santa Fé-társaság statisztikái kimutatták, hogy egy kansasi állattenyésztő egy év leforgása alatt alaptőkéje 37 százalékát keresheti meg. Csakhogy a kezdő gazdálkodók általában az első év során semmit se kerestek. A színes reklámfüzetekben magasztalt „áldott világ" igen áldatlan fordulatokat is produkálhatott.

Csaknem valamennyi vasúttársaság értett a csábítás trükkjeihez, s így rajzolódott ki az óvilági szegények szemében az az aranybányás, kánaános kép, amelyen még a felhők is gyengéden úsznak el a derűs jövőbe néző farmer széles karimájú kalapja fölött. Kedvező éghajlat, jószívűség, „a korlátlan lehetőségek hazája" – megannyi mesebeli ígéret. S hogy Amerikában sivatagos vidékek, szárazságok, pusztító aszályok is vannak? Az ügynökök valahogy úgy átlagolva „adták be" a tényeket: csapadék évi átlaga, a termésátlag... Arról nem beszéltek, hogy a 100. hosszúsági foktól nyugatra már más a világ, mint a préri keleti peremvidékein. A statisztikákat különösen kedvelő Santa Fé-társaság például azt híresztelte, hogy csupán Kansas 33 millió embert lenne képes eltartani jólétben. Más palifogók áltudományos módszerekkel dolgoztak: elhitették áldozataikkal, hogy az aszályos vidékeken a vasút jelenléte fokozza

a csapadékmennyiséget. S hogy miért? Nos, „mint ismeretes", a nagy sebesség megmozgatja a levegőt, fokozza a légkör elektromosságát, s így „kedvezően hat az esőfelhő-képződésre". Széltében hangoztatott mondás volt ez is: „Az eső követi a szántást." Aki kitalálta, úgy magyarázta, hogy a frissen megforgatott földből nedvesség párolog a levegőbe, ahonnét azután „áldó esőként permetez vissza ránk".

A szakemberek – mint John Wesley Powell vagy Frederick H. Newell – hiába óvták volna a nyugati prérik új telepeseit az időszakosan visszatérő aszályok veszedelmeitől; a jövevények nem akarták megérteni, hogy mesterséges öntözés nélkül itt nem gazdálkodhatnak. Két alkalom, az 1873–1874-es és az 1879–1880-as szárazság kivételével, a vasúti földterületekre csapadékban bő évek idején települtek le a bevándorlók. Éppen ezért sújtotta őket tragikusan a századvégi nagy aszálykorszak. Felkészületlenül álltak; tömegesen pusztult az állat, ment tönkre a termés. Váratlanul törtek a telepesekre a hóviharok is. 1870-ben meg sáskajárás pusztította Oregon, a két Dakota és Texas vidékét; egész farmok vesztek oda. Az újtelepeseket éhhalál fenyegette; a kormánynak kellett közbeavatkoznia, a „sáskaalap" pénzösszegeiből fedezték legelemibb élelmiszer-szükségletüket, ruházatukat.

Persze, a legtöbb kivándorlónak a nehéz körülmények ellenére sem volt más lehetősége, mint kitartani, hiszen minden pénzecskéjüket és jövedelmüket a vasúttársaságoknál kötötték le a megszerzett mezőgazdasági vagy városi telkek fejében. Akadtak azonban télen érkező telepesjelöltek is, akiket a roppant havazások, a tüzelőanyag hiánya, a vigasztalannak látszó tájak úgy elborzasztottak, hogy inkább megfordultak és visszautaztak – a bizonytalanba.

Olykor egész kolóniák próbáltak meg átköltözni az aszályövezetekből termékenyebb vidékre. Egy ilyen nebraskai telepescsoportnak az oregoni földbirtoktársasághoz 1880 májusában írt leveléből idézünk; a telepesek mindössze szabadjegyet kértek az odautazásra, és szavaikból kiviláglik, milyen körülmények között éltek: „A búzaföldek hozama már három éve a semmivel egyenlő, és most megint rossz aratás ígérkezik. Szeptember óta nem esett eső. A jószág sovány, kisült a legelő. Mindenki csak elmegy innét. Kint élünk a szabad prérin, és a szelet se bírjuk már; hiszen ház helyett odúink és gyeptégla barlangjaink vannak csu-

pán. Kedvetlen mindenki, gyötör minket a honvágy. De hát az már késő is, messze is, hogy Oroszországba hazatérjünk." Az Európából vagy a keleti államokból érkezőket gyakran lenyűgözte a Vadnyugat „végtelenje". A táj üressége, ég s föld szinte áhítatot keltően titokzatos — mert annyira nyitott — világa csakugyan élmény lehet a pillanatnyi szemlélőnek. Ám, mint egy bevándorló felesége írta, „a határtalan prérik valahogy olyan vigasztalanok". S az is gyakran visszatérő panasz volt, hogy „olyan messzire elnézdegélhetünk – de aztán meg mit látunk". Mások a rettentő csöndet nem tudták elviselni.

Persze, a vadnyugati vasútvonalak menti városlakók is csak a halálosan egyhangú tájat bámulhatták. Ráadásul a települések is rendkívüli mód hasonlítottak egymásra; építőik nem tanúsítottak különösebb ötletességet. Még az utazók is megjegyezték, hogy a városok egyformasága lehangoló; nyilvánvalóan egyetlen séma szerint épültek. A kocka alakú, sszínű indóház, a víztároló, a gabonaraktár, a napverte, poros főutca – ennyi volt, ami említést érdemel, semmi más, semmi érdekes vagy nevezetes látnivaló.

A bevándorlók életének sivárságát fokozta a vasúttársaságok vezércápáinak önkénye: ők ugyanis életfogytig elkötelezett jobbágyaiknak tekintették a telepeseket. Hűséggel, hálával tartoztak „gazdáiknak", akik ezt alaposan ki is használták. Elsősorban a magas vasúti tarifával sújtották az ellenállásra képtelen helybelieket: mezőgazdasági terményeik szállításáért csillagászati összegeket követeltek tőlük. Az évek során egyre fokozódott a vasutak iránti ellenszenv. Messze volt már az az idő, amikor az ügynökök rózsás mennyországaiban hittek. A „Tüzes Ló" szép szimbóluma, amely szintén a csábítás eszköze volt, hamisnak bizonyult. A bevándorlók azt hitték, „jó barátként" száguldozik a Mississippi és a Nyugati Nagy Víz között – most azt kellett látniuk, hogy legfőbb ellenségük. Felkavarta persze a nyugtalanság porát is, és csakhamar az elégedetlenségből már-már forradalommá kavaruló indulatok forgószele söpört végig a Vadnyugaton, ráirányítva a figyelmet a gazdasági élet kalandorai által létrehozott vasútrendszer korruptságára, alapvető szerkezeti hibáira.

Eltűnik a határ

1883. szeptember 8-án a Montana állambeli Cold Creekben az utolsó szögig készen állt a Northern Pacific társaság vágánya, amely a Felső-tó és a Nyugati Nagy Víz között is utat nyitott a Tüzes Lónak. Több évtizedes húzás-halasztás múltán így végre beteljesült Asa Whitney, Isaac Stevens és Jay Cooke álma. A második transzkontinentális vasútvonal átadása nemzeti ünnep volt, igazi gála. A „kerekes karnevál" impresszáriója a német származású pénzügyi zseni, Henry Villard lett. Éppen négy éve, hogy a Kansas Pacificről kénytelen volt lemondani Jay Gould javára; kényszerítette azonban Gouldot, hogy a bukásra ítélt vasúttársaság kötelezvényeseit kifizesse, és ez a bravúr a pénzügyi világ korlátlan bizalmát szerezte meg Villardnak.

A Villard által gondosan megszervezett ünnepségre, „az utolsó sínszög beverésére" szeptember 3-án került sor St. Paulban; jelen volt Chester A. Arthur, az Egyesült Államok elnöke is, és felvonult sok-sok ezernyi ember, mind a csillagos-sávos lobogóval, meg 725 hintó, ugyanígy díszítve. A ceremónia végeztével Villard és 350 vendége felszállt a Northern Pacific zászlódíszes luxuspullmanjaiba, és a Tüzes Ló a négy kocsival nekilódult. A díszes társaság tagjai között ott volt Ulysses Grant, az egykori elnök, Phil Sheridan és néhány éltes tábornoktársa, Carl Schurz, aki belügyminiszterként derekasan hozzájárult, hogy az indiánok a vasúthoz szükséges földekről „lemondjanak"; James Bryce, a neves brit történész és államférfi; fontos német államtisztviselők és pénzemberek; és el nem maradhattak volna a tudósítók, a hivatásos fotográfusok és a gyorsírók. A szögünnepen és a vadnyugati úton „a válogatott ínyencfalatok Eldorádója, a finom szivarok szálerdeje, a legpompásabb pezsgők és borok áradata várta a kiválasztottakat".

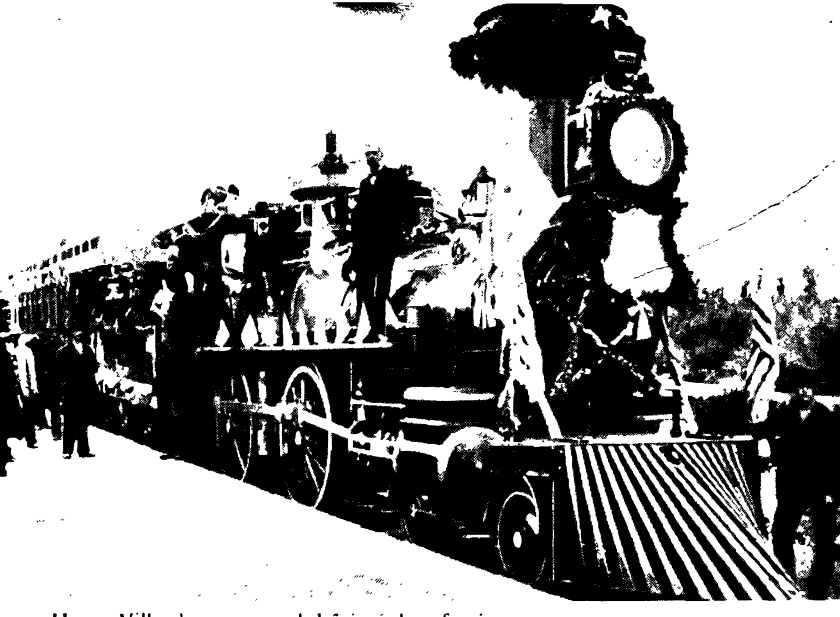
Bismarckban a vendégek újabb gálán vehettek részt. A finom társaság egyik szónoka a legyőzött Ülő Bika volt; dakota nyelven beszélt, és keserű szavakkal vádolta a földrablókat, a hazugokat; ám beszédét egy katonatiszt a legékesebb szóvirágokkal hazudta át szívélyes vendégszeretet-

Varjú (Krau) indiánok guggoló csoportja a
Northern Pacific ünnepélyes megnyitásának napján

té. A drága öltönyökben, frakkingben feszítő előkelőségek cilinderüket, keménykalapjukat lengetve, lelkesen tapsolták meg az indiánfőnököt, aztán visszakászálódtak a guruló palotákba, aranyóráikon talán megnézték, mennyi időt is vesztegettek „az indiánusra", és robogtak tovább nyugatnak.

Dakotán át Montana felé a vendégeket jobbról-balról szépséges látványt nyújtva kísérték a gabonaasztagok és zöldség- meg gyümölcshegyek. Ezeket Villard gondosan odarakatta, hadd lássa mindenki, milyen csodás ország, milyen termékeny föld a Northern Pacific birodalma. Billingben megálltak, hogy megint ünnepeljenek egyet. Aztán áthaladtak a Yellowstone völgyén Grey Cliffig, ahol a krau törzs ezerötszáz harcosa is részt vehetett a szabad ég alatt rendezett lakomán. A társaság tagjai élvezték az ökörsütést; az indiánok pedig, akik sok-sok földet veszítettek, hogy a vasutak napja fényesen ragyogjon, skalptánccal kényszerültek meghálálni a nyársakról nekik osztott húst. Beszámolók tanúsága szerint „élvezettel tették a dolguk, igen elégedetten »ugrabugráltak« ".

Végre Cold Creekbe érkezett vendégeivel a Tüzes Ló. Széles faperont készítettek külön erre az ünnepi alkalomra. Az illusztris társaság a hegyek koszorújával – lombbal,



Henry Villard nem guggol, hősi pózban feszít egyik mozdonyán

gallyal – ékes tribünön helyezkedett el; az 5. gyalogezred zenekara, díszbe öltözve, tollforgós sisakokkal, csillogó-villogó hangszerekkel, rázendített az alkalomhoz illő dallamokra. És az esemény lényegét pontosan jelölő tábla árnyékában (FELSŐ-TÓ 1198 MÉRFÖLD – PUGET SOUND 847 MÉRFÖLD) az indiánok főnökei megtanácskozták, mely formaságok közepette mondjanak le a Northern Pacific javára immár az utolsó vadászterületeikről is.

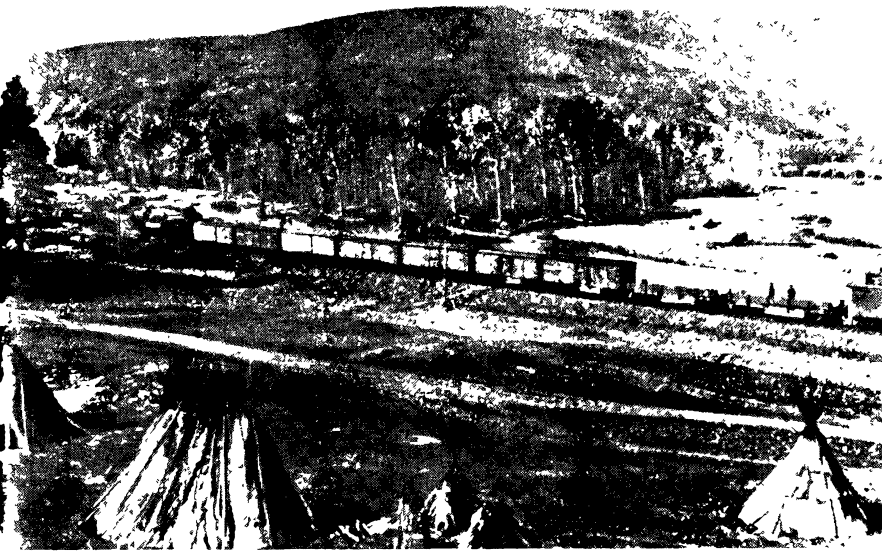
Villard nem követte az „aranyszegesek" példáját, hanem egy jó rozsdás szöget hozott a Minnesotában épített első pályaszakaszról. Beszédet ő maga, majd Ulysses Grant mondott, később pedig a fotográfusok arattak: mindenki felsorakozott, pózolt, Villard felmászott az egyik lobogós lokomotívra, kalapját levette, úgy nézett szemközt keményen a kamerával; gondokba merült hatalmasság, hullámzó szakálla a végtelen jelvénye, kurtára nyírt haja a fegyelemé. „A Northern Pacific – állapította meg egy újságíró –, mágikus övet von egy mosolygó földrész köré. Íme, a sok éves harcnak vége, megvan a dicső győzelem!"

Amióta – akkor tíz éve immár – Jay Cooke árván hagyta a Northern Pacific síneit Bismarckban, nemcsak a rozsda tette a dolgát, de a nyugatnak előnyomuló prémvadászok hadserege is: ötmillió bölényt mészároltak le, szinte teljesen

kiirtották az egykor itt őshonos állatot. És a nemzet hadserege sem volt tétlen; a „mosolygó földrész" őslakóinak a bölény kipusztítása nyomán éhen és nyomorban tengődő ezreit terelték Dakotán, Montanán, Washington államon át a rezervátumokba, ahol azután a szerencsétlenek némelyike alig költözött be új „örök-tipijébe", már bonthatta is le, mert kellett a vasútnak a föld. Az indiánok teljesen védtelenné váltak.

Washington némely gépezetei viszont mind jobban működtek. Ahogy a Tüzes Ló újabb indián területhez közeledett, szinte mozdonyfüttyre mozdult az operatív bürokrácia vaskarja, s tette szabaddá az utat a földrablók előtt. Az Indián Ügyek Hivatala, a belügyminisztérium, az Egyesült Államok Kongresszusa és elnöke mintha titkon összebeszélt volna, miként kell az indián törzsek földtulajdonjogát teljesen semmissé tenni. A kormány ráadásul a törvényesség látszatát is szerette volna megőrizni, ezért hajlandó volt az indiánoknak minden acre után négy–öt dollárt fizetni. De nem készpénzben. Az Indián Ügyek Hivatala a pénzügyminisztériumnál az indiánok javára íratta az összeget, hogy ez „a későbbiekben a belügyminisztérium elbírálása szerint, nevezettek szükségleteinek fedezésére nyerjen felhasználást". Ez volt tehát az abszolút *papírpénz,* s hogy ki nyert az üzleten, könnyű elbírálni.

Tökéletesen jellemzi ez is a vadnyugati vasút nagy színjátékának lényegét. A vasúttársaság befizette a kincstárnak a pénzt, ezt azonban csak a mindenkori belügyminiszter jóváhagyásával kaphatták meg az indiánok. És a belügyminiszterek mintha másképp vélekedtek volna „nevezettek szükségleteiről". Nem fizettek. Kilenc évvel a Northern Pacific elkészülte után a jakima törzs tagjai a Kongresszushoz folyamodtak az őket megillető összegért. Hiszen a vasút ott haladt át több jakima gazdaságon, legelőn, mezőn. A földek értékét felbecsülték, ám „az érdekelt indiánok a becsüsök kiválasztásakor szóhoz sem jutottak. A továbbiakban pedig úgy festett a dolog, mintha a kárbecslés helyett értékbecslés folyna, vagyis a becsüsök azt a körülményt hangsúlyozták, hogy a földek értéke az immár rajtuk átvezető vasútvonal által rendkívüli módon megnőtt, s nem azt nézték, mit veszítettek az indiánok azzal, hogy területeikből a Northern Pacific igen becses darabokat hasít ki. A vasúti pályatest javára történő földkisajátítás elkerülhe-



A régi és az új: indian tipik mellett prüszköl a Tüzes Ló

tetlen velejárója a kerítés; ilyen és más hátrányok is adódnak a legtöbb esetben" – olvassuk egy, a szenátus elé terjesztett jelentésben.

Hanem aki 1883 szeptemberében az ünnepségsorozaton pezsgőzött, az annyit se törődött e várható fejleményekkel, mint egy fölszálló légbuborékkal; a brit történész-államférfi, James Bryce volt ebben a tekintetben az egyetlen kivétel. Bryce éppen „Az amerikai nemzetközösség" című munkáján dolgozott. „Az a mód, ahogy az indiánokkal bánnak – írja –, nem válik a telepesek dicsőségére. És a kormányra sem vet jó fényt, hogy az indiánok védelmezését célzó intézkedései csődöt mondanak a végrehajtó személyek közönyén vagy határozatlanságán."

Bryce bizonnyal vendéglátójára, Villardra gondolt, amikor ezeket írta: „A vasútkirályok a legnagyobb emberek közé sorolhatók, mondhatnám talán: Amerika legnagyobb emberei. Gazdagok, máskülönben nem tarthatnák a pozíciójukat. Híresek, hiszen a tetteikről mindenki hallott, az újságok lépten-nyomon követik vaspályájuk útját. Hatalmasok; több hatalom összpontosul a kezükben, mint bárkinek valaha is a politikai életben; és ez annyit jelent, hogy módjukban áll mindent a maguk akarata szerint igazítani. Igen, talán az elnökön s a képviselőház elnökén is túltesznek

ők, hiszen azokat négy, illetve két évre választják, a vasúti királyság viszont akár egy életre szólhat. Ha valamelyik nagy nyugati vasútvonal ura és parancsolója szalonkocsijában elindul a Csendes-óceánhoz, bizony olyasmi az, mintha koronás fő utazna. Hajlonganak előtte a szövetségi államok és territóriumok kormányzói; törvényhozó testületek fogadják díszülésen; városok és helységek versengenek kegyeiért – s nem joggal-e, okkal-e? Hiszen ő dönthet fölemelkedésükről vagy romlásukról."

Ám ez a nyárutói kirándulás a Nyugati Nagy Vízhez mintha nem Villard szerencséjének jegyében alakult volna végül. A vasútkirálynak sietnie kellett a Northern Pacific építésével, hogy a jelentős földkiutalásokat időben megkapja – és ehhez sok millió dollárra volt szüksége. Az összeget viszont csak mások zsebéből tudta előteremteni. A társaság adósságai rendkívüli módon megnőttek. Ennek a luxuskirándulásnak – a parádéknak, az ökörsütésnek, a sínszeg-ceremóniának – kizárólag az volt a célja, hogy a pénzembereket Villard ügye mellé állítsa, és a vasúti birodalom új erőre kapjon. Hanem a pullmankocsik tükörfényes ablakain kitekingető pénzügyi hatalmasságok mérföldek százain, ezrein át egyebet se igen láttak, csak egyhangú prérit, lakatlan tájat, sziklás hegyeket. „Bizony, ez az Isten háta mögötti vadon semmit sem ígért, amire életképes vasútvonal támaszkodhat – írta az egyik riporter. – Az Oregon állambeli Portlandben Villard különvonatát a legtöbben otthagyták, és a legsürgősebben hazatáviratoztak ügynökeiknek: szabaduljanak a részvényektől és a kötelezvényektől, ne bízzanak többé az Északi Vasútban. Beütött a tőzsdekrach, amely Old Henry Villard bukását jelentette."

Villard gyors fölemelkedése annak idején szintén pénzügyi manőverek eredménye volt, csak akkor ő rángatta a bábjáték drótjait: megegyezett Jay Goulddal a Kansas Pacific Railroad részvényeseinek és kötelezvényeseinek végkielégítésében, és elérte, hogy Gould valóban kártalanította a német érdekelteket. Valamivel később már egy ilyen részvényescsoport teljhatalmú megbízottjaként utazott Oregonba, hogy a fizetési kötelezettségeivel igencsak elmaradt Oregon & California társaságot „megrendszabályozza". Villard hamar rájött, micsoda vagyon várja végül azt, aki a Willamette és a Columbia folyó gazdag, a telepesek körében kedvelt völgyének szállítója lesz. Megvívott a pozícióját

foggal-körömmel védelmező öreg postakocsikirállyal, Ben Holladay-jel, és ügyes manőverek után 1879-ben magához ragadta a hatalmat. Nagy részvénypakettja segítségével az Oregon & Californiát átalakította, így jött létre az Oregon Railway & Navigation Company, és több millió dollár értékben bocsátott ki részvényeket és kötelezvényeket. Villard, azt tapasztalva, hogy pénzügyi zseninek tartják, kivonta a forgalomból valamennyi kötelezvényét, mielőtt jelzáloghitelt kért volna. Csodálkozva látta, hogy „senki még csak meg se kérdi, mivel kezeskedhetem a kötelezvényekért – írta 1880. december 4-én –, egyáltalán, semmi biztosítékot nem kértek".

Mivel a zsebe tele lett más emberek pénzével, Villard könnyen terjeszkedett: először is növelte Washington államlbeli és oregoni vasúthálózatát, ugyanakkor hozzálátott, hogy egy, az északi államokon át vezető vasútvonal tervét kidolgozza. A legfőbb akadályt az államilag juttatott földek birtokában levő Northern Pacific társaság jelentette.

A parlagon heverő vasúttársaságot Frederick Billings szervezte újjá 1875-ben: részvényeket bocsátott ki, s egy kis pénzügyi ravaszkodással elegendő hitelt szerzett a pályaépítés folytatásához. 1880-ban rávette Rutherford Hayes elnököt annak az okmánynak az aláírására, amely az arikari és a feketelábú törzs földjeiből harmincezer négyzetmérföldet a vasútra ruház át. Így az immár „törvényes tulajdonú" területen a Northern Pacific nyugodtan nyomulhatott a vágánnyal nyugatnak.

Villard megkezdte a Billing elleni hadműveletet. Első húzása az volt, hogy megszerezte fontos hágók és völgyek felett az elsőbbségi jogot; stratégiai pontok voltak ezek, az Oregon és Washington állam felé előnyomulni kívánó vasútnak mindenképpen nélkülözhetetlenek. A pénzügyi zseni a Northern Pacific jelentős részvénypakettjait vásárolta fel biztosítékok fejében; és megpróbálta magához ragadni a teljes ellenőrzést. Készpénz híján mindazonáltal meg kellett hátrálnia. Hogy tőkére tegyen szert, 1881 februárjában úgynevezett „blind pool"-t szervezett, érdekközösséget, amely korlátlan teljhatalommal ruházza fel üzleti ügyeiben a vezetőjét, levelet intézett vagy ötven jómódú spekulánshoz (köztük George Pullmanhoz), és felszólította őket, lépjenek be nyolcmillió dollárral a konzorciumba, amelynek célját kilencven napig nem akarta elárulni. A dolog olyan titok-

zatos és izgalmas volt, hogy a pénzemberek versengve jegyeztek, és a kívánt összeg huszonnégy órán belül összejött. Villard megpróbálta bevezetni az egyenlő arányú részesedést, de a részvényjegyzők tiltakoztak. Mindegyikük többet akart a másikánál. Ahogy a konzorcium híre kiszivárgott, Villard irodáját megrohamozták a mohó befektetők, további részesedést kértek a titokzatos vállalkozásból, és készek lettek volna ötven százalékkal többet fizetni, mint amivel eredetileg beszálltak. „A csalódott érdekeltek szinte darabokra szedtek – számolt be az esetről Villard –, és méltán mondhatom, hogy ez volt életem legkiemelkedőbb stratégiai diadala."

Február 17-e volt ez a nagy nap; és közvetlenül utána Villard „hajlandónak" mutatkozott további tizenkétmillió dollár elfogadására – elvégre mások zsebe bánja. A könnyen szerzett vagyont befektette egy fakitermelő társaságba, amelyet elnevezett Transzkontinentálisnak. Ezzel aztán elnyelte a Northern Pacificet, kiszorította Frederick Billingst, és megtette igazgatónak saját magát. Hogy tőkebefektetőit kielégítse, Villard hatalmas osztalékot szórt, s a részvényesek pénzét a Northern Pacific hátralevő kilencszáz mérföldnyi pályájának építésébe fektette. Villard nem sokat értett az építési szerződésekhez, a már elkészült szakaszok üzemeltetéséhez meg végképp semmit. Ezt másokra bízta, ő maga inkább átment Európába, hogy készséges befektetőket keressen, akiknek további értékpapírokat adhat el. Kínai kulik légiói láttak hozzá a sínrakáshoz Washington államból kelet felé, ír és svéd csoportok nyomultak előre ugyanígy Montanán át nyugatnak. 1883 júniusában a vágány Helenáig ért már nyugaton, de a Sziklás Hegységben fúrandó alagutak s a hídépítések hamarabb felemésztették Villard építési tőkéjét a vártnál; a feltöltés nem ment olyan könnyen. A Northern Pacific épp a szeptemberi szögverő ünnepség idején érte el pénzügyi válságának mélypontját. 1883 januárja és szeptembere között értékpapírjainak árfolyama 83-ról 52 pontra zuhant; Villard ezért akarta minél látványosabbá tenni a sínszeg-kirándulást. A grandiózus ünnepségsorozat azonban gyászosan végződött: az befektetők a további befektetések helyett addigi papírjaikat is eladták. Pár hét múlva a Northern Pacific-részvények már 34-en álltak. Villard kétségbeesetten próbálta elkerülni a csődöt, így megint újabb zsebeket forgatott volna ki; ezúttal

Épül a Northern Pacific a sivar Eszak-Dakotaban

azonban sikertelenül. Ahelyett, hogy részvényeinek árfolyama megindult volna felfelé, decemberben, alig három hónappal a költséges díszkirándulás után, a Northern Pacific csődben volt. Villard nem tehetett mást, lemondott.

A többi vasútkirályhoz hasonlóan Villard is azt állította, hogy vagyona szintén elúszott a csődön. Ha ez igaz volt, bebizonyította vele, hogy a szegénység igen jövedelmező. Mert amíg a befektetők pénze csakugyan odalett, Villard három év múlva már milliós üzleteket kötött a Német Bankkal és J. P. Morgannel. 1887 szeptemberében megint a Northern Pacific felügyelő bizottságában ült, alig két évvel később valami módon megszerezte a részvénytöbbséget, s ezzel újra ő ellenőrizte a társaságot.

Villard a korábbihoz hasonló gátlástalansággal kezdte meg ismét a terjeszkedést. Új szárnyvonalakat épített, megvásárolta a potenciális versenytársak befejezetlen vonalait. A költségek fedezésére harmadik jelzáloggal biztosított adóssági leveleket bocsátott ki, s még negyedik jelzálogot is megpróbált piacra dobni. A befektetők megnyugtatására 1890-ben osztalékot biztosított. De a pénzügyi megfigyelők, akik emlékeztek 1883-as ügyeire, fenntartásokkal fogadták; nem is oldódtak fel, mondván: „Villard képességei mintha egyetlen dologra korlátozódnának: hogy önmagának pénzt kölcsönözzön" *(New York Times)*. Továbbá: „Ebben olyan zseniális, hogy hat hónap alatt az utolsó centet is kikölcsönözné az Egyesült Államok kincstárából, ha tehetné, s

akkor a következő fél évben tönkretenné a nemzeti vagyont." Egy évtized leforgása alatt másodszor ment csődbe 1893-ban a Northern Pacific, az iszonyatos lebegő adósságok következtében. Villard kivált a társaságból, és duzzogva beszélt „az idegőrlő munkáról, a pusztító gondokról, melyek a társaság megmentésének kísérleteivel" jártak, és nem mulasztott el „anyagi veszteségekről" sem panaszkodni. Kijelentette, hogy „részvény- és kötelezvény-tulajdonosként a legsúlyosabban károsult", hanem a feljegyzéseiből kiderül, hogy három évvel azelőtt – vagy a maga, vagy mások pénzén – felvásárolta Edison lámpa- és gépgyárát. Azután még ugyanabban az évben, amikor a csődbe jutott Northern Pacificet otthagyta, egyesítette a két említett „Edison-céget", és megalapította a híres-nevezetes General Electric Companyt.

A 19. századnak ezekben az utolsó éveiben, amikor a Tüzes Ló teljes áttörése eltüntette a nyugati határt, úgy látszott: valahányszor egy vasútépítő rablólovag eltakarodik a színről, máris a helyébe lép egy másik, remélve, hogy ő is hamar sínen lesz. Miután Jay Cooke 1873-ban a Northern Pacifickel csődbe ment, összeomlott a St. Paul & Pacific is. A St. Paultól északnak tartó, Brainerdnél a Northern Pacifickel egyesülő vonalon kívül volt a St. Paul & Pacificnek még egy vonala, amelyik először nyugatnak, majd északnak tartott a Red River dús völgyén át. A kötelezvénytulajdonosok kezdetben többnyire holland tőkebefektetők voltak, akik nem nagyon sejtették, milyen potenciális érték a vasút. A megbízott csődtömeggondnok, Jesse P. Farley és kebelbarátja, James J. Hill viszont tudva tudta, hogy csupán a társaságnak járó állami földkiutalások dúsgazdaggá tehetnek bárkit, aki gazdálkodhat velük. Hill alapos becslése szerint a St. Paul & Pacific körülbelül tizennyolcmillió dollárt ért ekkoriban.

Amikor a holland tőkebefektetők 1876-ban az Egyesült Államokba küldték megbízottjukat, hogy kiderítse, feltámasztható-e a megszűnt társaság, Hill találkozott vele, és igen komor színekkel ecsetelte a várható jövőt. Dollármilliókra lenne szükség ahhoz, magyarázta, hogy a vasút nyereséges vállalkozássá fejlődhessen; hanem a St. Paul & Pacificet még akkor is kudarc fenyegetné, mivel földrajzi helyzete nem szerencsés. Hill körülbelül egy évig tárgyalgatott a kötelezvénytulajdonosokkal. Minthogy a St. Paul &

Pacific, amely kényszerigazgatás alatt működött, kezdett újra nyereségessé válni, Hill „kozmetikázott" bizonylatokkal igazolta, hogy a vállalkozás – veszteséges. Miután a holland tőkebefektetőket meggyőzte, hogy részvényeik értéke szinte a semmivel egyenlő, ő maga – kanadai kalandorokkal együttműködésben –, állítólagos jóakaratának bizonyságául, a kötelezvénytulajdonosoknak felajánlott egymillió dollárt, első részletéül annak az ötmilliónak, amit a hollandok a csődbe jutott vasúttársaságtól visszaköveteltek. Így jutott Hill és néhány társa mesés vagyonhoz. Anélkül, hogy egy centjükbe került volna, máris ellenőrzésük alá tartozott egy 565 mérföld hosszúságú vasútvonal és vele együtt 3 848 000 acre föld.

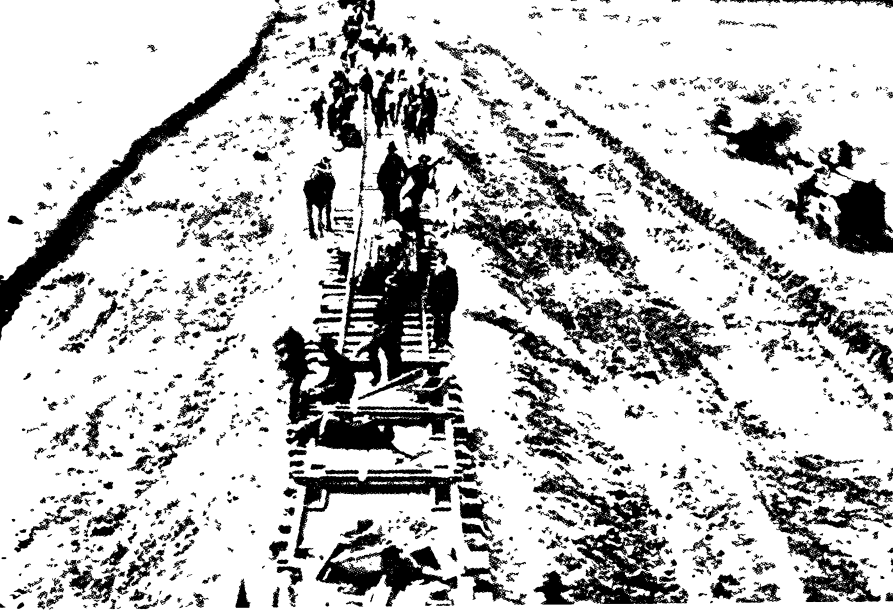
A mit sem sejtő hollandokat ki kellett fizetni; ezért a vállalkozók egyszerűen újjászervezték a vasúttársaságot, nevét megváltoztatták, lett belőle St. Paul, Minneapolis & Manitoba. Hillt kinevezték elnöknek, nyolcmillió dollár értékű új kötelezvényt bocsátottak ki, eladták a földeket tizenhárommillióért, és elosztottak maguk közt tizenötmillió dollár értékű részvényt. Rövid idő múltán hétszázalékos osztalékot fizettek maguknak a darabonként 140 dollár értékű részvényekre. És mindez egyiküknek sem került egy huncut dollárba se. Jim Hill, a rendkívüli pénzügyi manőver kitervelője ötmillió dollár tiszta hasznot vágott zsebre, mielőtt transzkontinentális vasútjának építéséhez egyáltalán hozzáfogott volna.

James Jerome Hill 1838-ban az Ontario tartománybeli Guelph-ben született. Tizennyolc évesen már a szerencse nyomában járt, szerte az Egyesült Államok reménydúsabb tájain. 1856 júliusában érkezett St. Paulba – de már lekésett róla, hogy a nyugatnak tartó prémvadászokhoz csatlakozzék. Könyvelő lett egy gőzhajózási társaságnál. Hat évtizeden át St. Paul maradt az otthona. A Mississippi partján vált férfivá a busa-kemény fejű, erőteljes, harcias fiú; és itt fejlődött ki határtalan fukarsága is. Étkezni például a hajók fedélzetére járt föl; kikunyerálta magának az ingyen reggelit vagy ebédet. Jim Hill különc volt, mindig kimondta, ami a szívét nyomta, és nagyon értett a tárgyalás művészetéhez. Sokat olvasott, főleg a nagy emberek életrajzait szerette: Napóleonét, Dzsingisz kánét vagy Nagy Sándorét, akik a világ meghódításáról álmodoztak. Fényképei mind furcsa pózban mutatják: egy kicsit előre dől, mintha valamit máris

el akarna érni és ragadni. Ép fél szeme (a másikat gyerekkorában, egy baleset következtében veszítette el) mindig szúrósan méregette a világot.

Hill, miután ellenőrzése alá vonta a St. Paul & Pacificet, vonalát fölvezette a kanadai Manitoba határáig, hogy maga is újabb üdvözítő földjuttatásokban részesüljön. Ekkor látott hozzá a tulajdonképpeni transzkontinentális vasút tervezéséhez. A Northern Pacific már eljutott oda, ahová ő igyekezett; ráadásul hatalmas földkiutalásokat is élvezett, következésképpen Hill a maga nyugati vasútja számára Minnesotában nem remélhetett állami juttatást. Ilyen csekélységen James Jerome Hill nem akadt fenn. Tudta, hogy Észak-Dakota és Montana államban jókora területek várnak betelepítésre, és kiszámította, hogy ha vasútvonalával eljut a Csendes-óceán valamelyik kikötőjéhez, alacsony fuvardíjakkal igencsak megszorongathatja a Northern Pacificet. Amikor a vasúti szakma értesült az északon, földkiutalás nélkül építendő fölösleges vonal tervéről, elnevezték a vállalkozást „Hill-dili"-nek.

Hill a munkásait háromszintes, kényelmes lakókocsikban helyezte el, és a vonalat (melyet később „Great Northern"-nek neveztek el) igen lassan és a lehető legolcsóbban építette. Olykor ő maga is lapátot, pörölyt ragadott, így népszerű lett a munkások között – és persze nem kellett emelnie a béreket. 1883-ban Hill megegyezett a Northern Pacifickel, hogy a két vonal nem keresztezi egymás területeit. Hanem miután Villard kivált a konkurrens cégtől, Hill nyomban levitt egy szárnyvonalat Great Fallshoz és Butte-hoz, jócskán az N.P.-vonal „szívéig". Erről a szárnyvonalról további leágazásokat is épített, teherszállítási céllal. Szenet, rezet, fát szállított, méghozzá sokkal olcsóbb fuvardíjjal, mint amilyet szupertőkés versenytársa megengedhetett magának. A semleges megfigyelők szerint pazarló versengés volt mindez, ám Hill fütyült a szakértők véleményére, őt csak az érdekelte, hogy a végén bekebelezze a Northern Pacificet. Impériuma máris szépen gyarapodott, de a végső cél elérése végett ugyanolyan gátlástalannak kellett lennie, mint kedvelt „nagy embereitől" – Napóleontól, Dzsingisz kántól – látta. Amikor vágánya elért egy sűrűn lakott telepesvidéket Észak-Minnesotában, a vonal két oldalán fekvő területeket társasága birtokának nyilvánította. Perre ment, nyert, és hozzálátott a telepesek elkergetéséhez. A kormánynak kel-



A munka és a táj sivársága a prérin

lett közbeavatkoznia: Jim Hill csak akkor „enyhült meg", amikor kiutaltak neki ugyanekkora, értékes haszonerdőterületet a messzi nyugaton.

Barátai körében Jim Hill „Isten választottjának" nevezte magát; alkalmazottai azonban inkább istenverte vén oroszlánnak látták, aki mások megfélemlítésével kíván uralkodni, és az erőszaktól sem retten vissza. Egyszer állítólag bútorokat, más alkalommal embereket hajított ki az ablakon – csak úgy, dührohamában. Hanem azt a pár barátját, aki hozzászegődött, tényleg milliomossá tette. Jó példa erre Frederick Weyerhauser, a St. Paul-i német származású fűrésztelep-tulajdonos; Hill átíratta rá Washington állambeli erdőbirtokát, amelyet annak idején a Kongresszustól kapott ajándékba. Weyerhauser 300 millió dollárt nyert a dolgon.

Hill egyik legnagyobb vétke ember és természet ellen a montanai prériken folytatott erőteljes telepítési akciója volt. Egyenként 160 acre területű farmokat adott el gazdálkodóknak, olyan vidékeken, ahol sovány volt a föld, kevés a csapadék. Vágánya mentén deszkavárosok nőttek ki az áldatlan talajból. Miután a gazdálkodók a nagy füves területeket – az egykori bölénylegelőket – felszántották, a szél elvitte a kevéske termőtalajt is; földművelésről ott már szó

sem lehetett. Az első aszályos év holdkráter-tájjá változtatta Hill telepesvidékét. Hatvanezer nyomorult, nincstelenné vált gazdálkodó menekült a pusztaságból s kísértetvárosaiból, átkozva „a félszemű disznót", aki őket ide, pénzüket meg kicsalta. 1890-ben Hill gazdasági depressziót szimatolt; gyorsan kivett vasúti részvénytulajdonából mintegy ötvenmillió dollárt, kastélyt építtetett magának St. Paulban, dugig tömte becses könyvekkel és festményekkel.

Amikor Henry Villard 1893-ban másodszor is csődbe juttatta a Northern Pacificet, Hill átvette a vállalkozást, és megszerezte hozzá a Burlingtont; így összesen 25 000 mérföldnyi vasút – az egész nyugati hálózat egyharmadának – ura lett. Még ugyanebben az évben befejezte a Csendes-óceán partján, a Puget Sound öbölnél a Great Northern építését. Ez volt az az esztendő, amikor a Santa Fét és a Union Pacificet a lelkiismeretlen, kapzsi vállalkozók az utolsó centig kifacsarták, hogy azután megint a jámbor, adófizető köznép mentse meg a „nemzeti értéket" – és a vállalkozók újra jóízűen köpjenek egyet a markukba, megvetőleg pislogva a polgárokra. Ez volt az az év, amikor a nagy történész Frederick Jackson Turner sokat vitatott tézise felröppent: hogy a nagybetűs Határ, a Nyugat peremvidéke, a sajátosan amerikai civilizáció bölcsője, nem létezik immár. Az eszelős vasútépítés nyomán a vidék népesedési viszonyai úgy megváltoztak, hogy gyakorlatilag nincsenek többé határok. Az amerikai Nyugatnak – a Vadnyugatnak – most már öt transzkontinentális vasútja volt: a *Union Pacific–Central Pacific,* a *Northern Pacific,* a *Southern Pacific,* a *Santa Fé* és a *Great Northern.* Kanadát szelte át a hatodik vonal, a *Canadian Pacific.* Mellékvonalak toldásafoldása révén 1883-ban a Southern Pacific El Pasóból Texason át elérte New Orleanst, s így a keleti vasutak hálózatán keresztül az atlanti partvidékig rázhatta ki a Csendes-óceántól induló utas lelkét. 1880. február 9-én pöfögött be az első Tüzes Ló Santa Fé történelmi nevezetességű városába. A gyalog- és kocsiútvonal, amely nevét viselte, ezzel mindörökre a múlté lett. Az Atlantic & Pacific Railroad régi, „ottfelejtett" vágányainak birtokbavétele révén a Santa Fé-vasút a 35. szélességi fok mentén Needles közelében elérte a Colorado Rivert. Kaliforniában jártak már az építők, de Collis Huntington két évig nem engedte ki őket a Csendes-óceán partjához; hosszas tárgyalások után

végül beleegyezett, hogy cserébe a mexikói vonalakért a Santa Fé végállomása lehet San Diego – az a város, amelyet hajdanán Jefferson Davis, William H. Emory és utászcsapata szemelt ki célul. Azok az ötvenes évek messze voltak, de élt a kapzsiság.

Akkoriban mások vitték a prímet: a rablóbárók, a nagy nyugati vasútvonalak kizsákmányolói. Szerelvényeik kisebb rablók százait és ezreit szállították Nyugatra, zsákmányra éhesen. A vadnyugati vasutak nem voltak alkalmasak számottevő szállítási feladatokra, a tulajdonosok zsebe mégis degeszre telt a kis helységek lakóinak pénzével; ezek a szerencsétlenek kénytelenek voltak megfizetni a fantasztikus fuvardíjakat, ha terményeiket értékesíteni akarták. Volt aztán még egy régi, jól bevált trükk: ahol a társaságok ügynökei észrevettek egy helyet a térképen, amelynek még nincs vasútja, odamentek, állomást ígértek, s ha azt mondták volna, hogy a holdról jön majd a Csendes-óceán felé vezető vonal, a lakosok azt is boldogan fogadják bizonnyal, s megalakítják – tekintélyes polgárok és birtokosok vezetésével – az illendő társaságot, amelynek nem anyagi haszon volt a célja, hanem „A Haladás". Abban az időben a vasút a Haladással volt egyértelmű a köztudatban. Egész körzetek, városok, települések adósodtak el évtizedekre a kötelezvények révén. A nyolcvanas években szinte vasútőrület lett úrrá az országon; épültek – s félbemaradtak – egymás után a szárnyvonalak, bekötő vágányok, összekötő pályák, behálózva szinte az Egyesült Államok minden táját. Aztán ha elkészült egy-egy vonal, azzal még nem volt vége a dolognak: kiderülhetett, hogy hitvány a töltés, az ágyazás, nincsenek hitelesítve a sínek; vagyis ha valaki felszállt a vonatra, céljának eléréséig esetleg többször is le kellett szállnia, átszállnia, várnia kellett, ha ugyan volt mire.

Nyugaton tömérdek közpénzt fecséreltek el rosszul megtervezett, felesleges vonalacskákra. Az eredmény annyi volt csak, hogy az érintett területek lakossága fizethette a súlyos adókkal megterhelt összegeket – törlesztve a semmit. Mert a legjobb esetben is mi egyebet kapott, ha nem hitvány szolgáltatást, drága fuvart, tehát újabb adózási lehetőséget. A Nyugat polgárai lassan megértették: a vasúttársaságok célja nem a személy- és a teherszállítás, hanem a részvény- és kötelezvényeladás, a meggazdagodás gyors módja. Miután az alapítók egy-egy vagyonra valót fölöztek le a tár-

ság pénzeiből, általában eltűntek, élték világukat, sorsára hagyva a vonalat. Az éles szemű James Bryce bámulva látta, milyen hatalmuk van a vasúttársaságoknak a helyi közigazgatás szervein és a törvényhozó testületeken, amelyek állandó gyarapodásukat biztosítják, ráadásul közpénzekből. „Az amerikai vasúttársaságok természeti állapota minden hatósággal s minden vetélytárssal szemben: a háború – írta az angol –, valahogy úgy, ahogyan a régi görögöknél s egyebütt az ókorban a városoké is az egymás elleni harc volt."

És ha a nyugati láthatáron túl is lettek volna határvidékek, telepesek újabb milliói vándoroltak volna oda, naiv bizakodással. De hát nem volt több határ, nem volt határvidék se. A Tüzes Ló a határokat beszorította a Nyugati Nagy Vízbe, és ha az egykori határvidékek lakossága túl akarta élni a nagy változást, hadat kellett üzennie – „saját" vasutainak.

A Tüzes Lóból a Sátán Lova lesz

„Itt Kaliforniában úgy megszoktuk a postakocsit, hogy szinte elképzelni se tudjuk, milyen lesz a vasút Kaliforniája; amikor sínek hálózzák be államunkat." 1868-ban vetette papírra ezeket a szavakat egy akkor 29 esztendős San Franciscó-i újságíró, Henry George, aki később földreformerként s az úgynevezett „single tax" (a föld után fizetendő egységadó) szószólójaként vált híressé. George föltette magának a kérdést: milyen hatással lesz a Vadnyugatra a közeledő Tüzes Ló? Több embert hoz ide, jövendölte, vagyis több lesz a ház, a farm; szaporodnak a bányák, a gyárak, talán fokozódik a luxus, kifinomodik az életmód, eljön a kultúra és a jólét világa. De George kételkedett benne, hogy e fejlődés áldásaiban mindenki egyenlőképpen részesül majd. Megértette, hogy a Nyugat lakói *akarják* a bevándorlást, célszerűnek tartják a munkaerő gyarapodását, a népesség növekedését. Másrészt, tűnődött el az újságíró, mi az oka, hogy a föld épp legsűrűbben lakott tájain a legnyomorultabb, -korruptabb és -reménytelenebb az élet? „A mozdonyok – zárta fejtegetését –, központosító erőt hordoznak. Eltiporják a kis településeket, föllendítik a nagyvárosokat: így fognak elhalni a kis egzisztenciák, hogy átadják helyüket a nagyvállalkozásnak."

Egy évtizeddel azután, hogy a sínek átfonták a kontinenst, máris kezdtek megvalósulni Henry George jóslatai. Telepesek ezrei, akik a Tüzes Lovat annak idején hálás áhítattal nézték, mert új hazájukba hozta őket, rájöttek: létezésük is a vasúttól függ. Sorsuk felől nem dönthettek immár maguk, védtelenül és kiszolgáltatottan álltak szemközt a korrupt monopóliummal, amely megvesztegetéssel, erőszakkal, a legkülönfélébb eszközökkel biztosította mindenkori uralmát.

Nyugati kereskedők és szabadfoglalkozásúak tapasztalták a vasúttársaságok pökhendiségét; de az igazi áldozatok leginkább a farmerek voltak. Termékeiket vasúton kellett a piacokra szállítaniuk, s a fuvardíj gyakran puszta zsarolást képviselt. A két Dakota államból Chicagóba szállított gabo-

náért például a helyi vasúttársaság annyit számított fel, amennyibe a Chicago–Liverpool tengeri út került.

Nem lehetett kétséges, hogy a vasúti mágnások egy követ fújnak a gabona-nagykereskedőkkel. A kizsákmányolás már a vasútvonalak melletti gabonatárolóknál kezdődött, amelyek közvetve vagy közvetlenül a vasúttársaságok tulajdonában voltak. A gabonát a silókból rakták a kocsikra. A vasút zsoldjában álló silófelügyelők döntöttek az árakat meghatározó minőség felől – önkényesen, s általában a nagykereskedők javára. Ha egy silófelügyelőnek úgy tartotta kedve, mélyen leértékelhette a farmer gabonáját, s ellenvetés nem volt, mert akkor az a gabona nem került a vagonokba. Szokás szerint az alacsonyra értékelt árut azért első osztályúként dobták piacra. A különbözetet a vasúttársaság vágta zsebre, vagy megosztozott a kereskedőkkel.

Egy nebraskai lapkiadó már 1871-ben észrevette, hogyan fokozódik a vasutakkal szembeni bizalmatlanság: lapjainak olvasótáborában mérhető volt a dolog. Válaszul ezt írta: „Moroghatnak a népek a vasútra – ez korunk szállítóeszköze. Nem szabad a megsemmisítésére törekedni, előítéleteket táplálni ellene, inkább törvényes ellenőrzés alá kell vonni, hasznát pedig megbecsülni." Az olvasók persze kissé tanácstalanul kérdezhették, ezután hogyan lehet törvényes ellenőrzés alá vonni a vasutakat, amikor nyilvánvaló, hogy a vasutak tartják kezükben a törvényhozókat? Ékes példája volt ennek a vasúttársaságok vérlázító eljárásmódja, ahogyan a telepeseket az államilag szavatolt kisbirtokokról megpróbálták elűzni. Sőt itt-ott el is űzték: szárnyvonalak építésével, nyers erőszakkal, saját tulajdonuknak, állami juttatásnak tekintették azokat a területeket, amelyekhez pedig már semmi közük sem lehetett. Kaliforniában például a Southern Pacific több ezer acre földet „sajátított ki" magának, jóllehet a telepesek, akiknek állítólag itt is az állam szavatolta a birtokjogát, már bekerítették, csatornázták, művelték e parcellákat. A vasúttársaság „beérte" igen magas megváltással is; és amikor a szerencsétlenek az illetékes hatóságokhoz fordultak, panaszukat azzal utasították el, hogy a vasút érdeke magasabb rendű szempont, amelynek az egyén mindenkor köteles alárendelni magát.

Súlyos tehertételek voltak ezek; ráadásul számos település el is adósodott a vasúttársaságoknak. Némelyek még

a 20. században is ezeket a részleteket törlesztették: fizetve a hatalmas kamatösszegeket, az adókat, a jelzálogot. Előfordult, hogy a lakosság vasúti részvényeket is vásárolt annak idején, így akarva biztosítani városának az állomásjogot; aztán a társaság korrupt vagy szélhámos vezetői kifosztották a kasszát, hátrahagyták a csődtömeget, a kötvénytulajdonosok pedig rágyújthattak az „értékpapírjaikkal". A vasúttársasági rablók támadhatatlanok voltak: a politikai gépezet védelmét élvezték.

A vasutak többféleképp juthattak politikai hatalomhoz. Vagy közvetlen megvesztegetéssel (részvényeket és kötelezvényeket ruháztak át politikusokra), vagy közvetett úton, amikor is e politikusok gyengéit vagy igényeit kiszimatolták, és „megtették a szükséges lépéseket". Aki szorult anyagi helyzetben volt, az „kölcsönt" kapott. Collis Huntington nem is titkolta, hogy bizonyos kaliforniai törvényhozókkal így „jótékonykodott"; ezeknek gondjai voltak a család eltartásával, ilyen-olyan fizetnivalókkal, a nagyhatalmú vasútmogul tehát „apró figyelmességekkel" segítette őket. Ügyvédeknek, akik nem tudtak mit kezdeni a szabad idejükkel, „cégek képviseletét" biztosította. A szállítási vállalatokon alacsony fuvardíjakkal segítettek. Ha egy politikus jó sajtót akart a választási siker érdekében, a vasúttársaságok által ellenőrzött lapokban már zengett is a kívánatos dicséret.

A vasúti vállalkozók lapok százait támogatták, vagy ha úgy volt egyszerűbb, meg is vették. Ha maguknak nem volt befolyásos lapjuk, kiadóknak, szerkesztőknek, tudósítóknak juttattak vesztegetésnek minősülő pénzeket. A vasúttársaságtól szedhető sápot a legtöbb újságíró már eleve bekalkulálta a jövedelmébe. Ha nem kaptak, arra használták a sajtó nagy befolyását – hogy végül mégis kapjanak.

A vasúttársaságok a legszerényebb helyi választásoktól az elnökválasztásig mindenütt hallatták szavukat. Elsősorban arra ügyeltek, hogy kibuktassák azokat a jelölteket, akiktől hatalmukat félthették. William Allen White, a híres kansasi újságkiadó megírta emlékezéseiben, hogyan verbuválta a választókat az 1880-as években a Santa Fé-társaság. „A Santa Fé irdatlan tömegű jégbe hűtött sörrel szolgált, és annyi szivarral, hogy mindenki marokszám vihette."

A vasútmágnások azzal hencegtek, hogy 1880-ban ők segítették James A. Garfieldet az elnöki székbe. Garfield tíz

évvel korábban nyakig benne volt a Credit Mobilier vesztegetési botrányában; így aztán Jay Gould nyugodtan tekinthette őt „biztos pontnak" a Fehér Házban. Garfield mindössze hétezer szavazattal győzött. Elektorai azonban olyan ügyesen voltak elosztva az egyes államokban, hogy sikerült kivívnia a kellő arányú többséget. Négy év múltán a vasúttársaságok James G. Blaine-t szerették volna elnöknek. Mint tudjuk, ő is botrányrészes volt annak idején. Ám a demokrata párti ellenjelölt, Grover Cleveland a választások során olyan lendületesen harcolt, hogy a vasutak rablóbárói kénytelenek voltak titokban mindkét felet támogatni. Ezúttal is csak ők nyerhettek!

Ellenőrizve a helyi és az országos közigazgatást, a vasúttulajdonosok csaknem teljes adómentességet élvezhettek; még a törvényesen fedezetlen, merőben kiváltság jellegű földkiutalásokért se fizettek egy centet sem. A nyugati telepesek, akiknek súlyos adókat kellett leróniuk, lassan rádöbbentek erre a visszásságra. Mindhiába, mert panaszaik a Nyugat nagyurainál, *grand seigneur*-jeinél süket fülekre találtak. Ha pedig egyáltalában reagáltak a bírálatra, legfeljebb azt hangsúlyozták, hogy nélkülük és vasutaik nélkül a Vadnyugat térségeit ma is „vérszomjas" indiánok laknák. Arról már elegánsan megfeledkeztek, hogy a vasutak a nép támogatásával épültek, s hogy az ő vagyonuk kizárólag a nép korrupt képviselői által kiutalt tömérdek szántónak, legelőnek és erdőnek köszönhető. Csakhogy ők azt tartották; a népnek nem lehet szava, a vasutaknak pedig nem a közösséget kell szolgálniuk, hanem őket, tulajdonosaikat gyarapítaniuk.

A vasúttársaságok önkényeskedései láttán a nyugati telepesek mélységesen elkeseredtek: csalódtak az amerikai politikai rendszerben. Szavazhattak republikánus jelöltre, szavazhattak demokratára, a végeredmény mindig ugyanaz volt. Megválasztottak valakit, aki azt ígérte, hogy érdekeiket képviseli, aztán pár hónap múlva az illető vasúti szabadjeggyel, esetleg külön luxuskocsiban tért haza. Ezt mindenki vérlázítónak találta. Persze, ahogy az újságírók juttatást vártak a vasúttársaságoktól, így számítottak a kongresszusi képviselők és a szövetségi államok törvényhozói is bizonyos „szívességekre". Amikor a politikusok egyáltalán közhivatalt vállaltak, korántsem volt mellékes szempontjuk az ilyen „mellékes".

A nyugati telepesek első komolyabb kísérlete a korrupció láncolatának megbontására a „Patrons of Husbandry" (Gazdálkodók Védegylete) volt. Ezt a polgárháború befejezése után alakult érdekszövetséget egyáltalában csak „National Grange"-nek (kb. „országos csűr") nevezték. Az 1870-es években nyugaton működő, szabadkőműves jellegű Grange-páholyok főként a vasutak hatalma elleni harcnak szentelték erejüket. „A mostani vasutak története a jogtiprások és elnyomó intézkedések szakadatlan sora – szögezték le a tagok az 1873-as nagygyűlésen. – E társaságok egyetlen célja az, hogy olyan abszolút zsarnokuralmat gyakoroljanak a szövetségi államok lakosai felett, ahogyan azt az óvilági tirannusok sem álmodhatták. Legföljebb a középkorból ismerünk rá példákat, hogy a feudális rablóbárók az erőszakra építve vámokat róttak volna a kereskedelmi útvonalakra. Váraik biztos menedékéből, vazallusaik hódolatát élvezve, lecsaptak az utazókra, kegyetlenül megsarcolva őket.

A National Grange szigorú választási fegyelmével elérte, hogy tizenegy nyugati állam törvényhozó testületében kellő létszámmal képviseltette magát, és olyan törvényeket vihetett keresztül, amelyek a vasutak tulajdonosait – akiket egyébként rablóbáróknak, részvényes rókáknak, a pénz cápáinak neveztek gyújtó hangú beszédeikben – megfékezték. Ezeket a törvényeket minden államban más szavakkal fogalmazták meg, lényegük azonban egyezett: az egyes államok vasútügyi bizottságai szabályozhatták a fuvardíjakat.

A vasútmágnások igen határozottan válaszoltak a váratlan „lázadásra". Collis Huntington tombolt: „Pimasz gatyalovagoknak" nevezte a Grange vezetőit, akik a szent és sérthetetlen vasutak ellen törvényt hozni merészeltek. „Kommunisták!" – bömbölte, azt követelve, hogy a szövetségi bíróságok vessenek véget ennek a jogtalan beavatkozásnak, amely „megzavarná a törvényes keretek között működő vasúttársaságok és a szabad szövetségi államok" kereskedelmét. Az általuk pénzelt lapok hasábjain a nyugati vasutak propagandahadjáratot indítottak a „felforgató" Grange ellen, és megegyeztek, hogy egyszerűen figyelmen kívül hagyják a szövetségi államok által meghatározott fuvardíjszabást. Amikor az állami bizottságok a szövetségi államok törvényeinek érvényesítése mellett szálltak síkra, a vasutak megpróbálták megvásárolni őket; bizonyos esetekben sikerült is így „többségre" szert tenniük.

1876-ban azután súlyos csapás érte a vasútmágnásokat: a Legfelsőbb Bíróság alkotmányosnak minősítette a Grange törvényeit a szövetségi államokban, és minden állam belügyévé tette, hogyan jár el a „monopólium jellegű közvállalkozások" tevékenységének korlátozása érdekében.

Ekkor a vasúttársaságok megkezdték a Grange elleni hosszú hadműveletet. Bojkottal sújtották azokat a területeket, ahol a National Grange különösen erős volt. Módosították például a menetrendet, s így a szerelvények nem álltak meg többé bizonyos állomásokon, nem vették föl a teherárut és az utasokat. Városok, sőt egész vidékek életét nehezítették meg ezáltal, s elérték, hogy a közharag fokozatosan a Grange emberei ellen fordult. A vasútkirályok szórták a pénzt: nagystílűen támogatták a Grange bármely ellenjelöltjét a választásokon, ügyvédek légióját bérelték fel, keresnének „kiskapukat" a Grange javasolta törvények falán; végül sikerült is hatálytalaníttatniuk az általuk leginkább sérelmezett törvénycikkeket. 1886-ban, tíz évvel azután, hogy a National Grange javára ítélt, a Legfelsőbb Bíróság ellenkező előjelű döntést hozott – a vasutak javára persze – egy olyan irányadó jogi kérdésben, amelyet a rablóbárók nem ok nélkül terjesztettek elő; hátha precedens lesz belőle. A Legfelsőbb Bíróság úgy határozott, hogy ezentúl a szövetségi államoknak nincs joguk a helyi vasúti fuvardíjszabást szabályozni vagy módosítani. A vasúttársaságok roppant hatalma tehát megtörte végül a National Grange politikai erejét. De a nyakas nyugati telepesek nem nyugodtak bele a politikai vereségbe; hamarosan újabb csatarendbe tömörültek a hatalmasok ellen.

A szövetségi államok „vasútszabályozó" jogait megnyirbáló 1886-os határozatában a Legfelsőbb Bíróság egyszersmind egy olyan szövetségi iroda létrehozását javasolta, amely a gigászi korporációkat ellenőrizhetné. Amikor a Kongresszusban egy ilyen „Interstate Commerce Commission" (Államközi Kereskedelmi Forgalmi Bizottság) megalakításáról szóló törvénytervezetet tárgyaltak, tömérdek vasúti lobbysta kezdte ostromolni Washingtont: leállni, leállni az üggyel! Ez idő tájt azonban már olyan országos ellenszenv alakult ki a vasutak iránt, hogy – lássunk csodát! – a népakarat győzött: hosszas, elkeseredett tárgyalások és kihallgatások után megalakult az öttagú bizottság. Így valamennyi iparág és szolgáltatás közül a vasutakat érte

utol elsőül az állami ellenőrzés „sanyarú" sorsa az Egyesült Államokban.

Kezdetben ez a bizottság is szinte tehetetlenül vergődött. Hatalma annyiból állt csupán, hogy vigyázzon, nehogy a vasutak a rövid távú vonalakon magasabb tarifát állapítsanak meg, mint a távolságiakon; kényszeríthették továbbá a vasúttársaságokat: hozzák nyilvánosságra teherforgalmi díjszabásukat. A bizottságnak csak a 20. században sikerült végre maximálnia a díjszabást. A vasutak azonban még e szerény jogkörök ellenére is mindent megtettek, hogy a bizottságot tönkretegyék – egészen addig, míg rá nem jöttek, hogy hasznos védőpajzsuk lehet. „A közvélemény a vasutak ellenőrzéséről handabandázik. Nos, ez a bizottság kielégíti ezt az óhajt. Ugyanakkor az ellenőrzés jóformán minimális – állapította meg Burlington jogi tanácsadója. – Okosabb lenne tehát, ha nem a bizottság felszámolására törekednénk, hanem megpróbálnánk hasznunkra fordítani." Ez azután sikerült is a vasúttársaságoknak, olyannyira, hogy szinte cégér lett, halott, béna kar az Egyesült Államok vasútvonalai felett.

Az időlegesen szervezetlenné vált nyugati telepesek, akik „a kapzsi és hataloméhes" vasúttársaságok sakkfiguráinak érezték magukat, lassanként felocsúdtak, és ütőképesebb szövetségekbe tömörültek: szakszervezetekbe és szövetkezetekbe. Társulásaik célja csaknem kivétel nélkül politikai jellegű volt, s a Grange harcának folytatását jelentette.

A hetvenes és nyolcvanas években a pénzéhes transzkontinentális vasutak telepítési politikájának következményeképpen csaknem kétmillió új farm létesült a Nyugaton, így a mezőgazdasági termények termelői ára jelentősen csökkent. Jóllehet egy bushel kukorica ára Chicagóban egy dollár volt, a prérifarmer mindössze tíz centet kapott érte. Mivel ebből még szénre se futotta, a telepesek kezdtek kukoricával tüzelni, a búzát meg Kansas és Colorado síkságaitól föl egészen Dakotáig lábon hagyták elrohadni. Úgy vélték, ebben a játékban ők is csak hamis kártyákkal játszhatnak; mindenért a vasúttársaságokat hibáztatták – és buzgón szervezték azokat a kis töredékpártokat, amelyek szinte gombamód szaporodtak a Vadnyugaton.

A nyolcvanas évek végén egymást követték az aszályos évek, és a kilencvenes évek sem hoztak semmi jót; ekkor a kétségbeesett és csalódott amerikai telepesek egyetlen nagy

szövetségbe, a „populisták" által alapított Néppártba (People's Partyba) tömörültek. A populisták éveken át próbálkoztak vele, hogy a republikánusoktól és a demokratáktól függetlenül, a maguk elképzeléseit és kívánságait képviselő honatyákat küldjenek a Kongresszusba, de mindhiába. Most vállalták a hősies kihívást és kalandot, amely nem volt csekélyebb, mint a Nyugat első pionírjaié: bebizonyítani, hogy a Nyugat mindig is a szegények földje volt; hogy él még a régi mese szelleme, vagyis győzhet a gonoszság erői felett a jó; hogy a Nyugat lakói élhetnek még egyszer úgy istenigazából szabadon. „Vallási ébredés volt ez a mozgalom – emlékezett később a résztvevők egyike –, keresztes hadjárat, a politika pünkösdje, amikor mindnyájunkra lángnyelv szállt alá, és mindenki elmondhatta, amit a Lélek sugallt szívének."

A nők – bár csak Wyomingban volt választójoguk – szintén erőteljesen részt vettek a nyugati telepesek küzdelmeiben. A Néppárt egyik kimagasló vezetője volt Mary Elizabeth Lease. A kansasi „néppolitikusnő" jelszava ez volt: „Ne kukoricázzatok annyit – hajtsatok rá!" Apját a polgárháborúban vesztette el, árvalányként nevelkedett Pennsylvaniában. Később Nyugaton telepedett le, tanítónő lett, hozzáment egy fiatalemberhez, aki gazdálkodni próbált, és végigszenvedték a telepesek valamennyi gyötrelmét. Mezei terményekkel kísérleteztek, de a hatalmas fuvardíjak miatt vállalkozásuk nem volt nyereséges. Képtelenek voltak eltartani négy gyermeküket. A farmot végül elárverezték; a család Wichitába költözött, ahol Mary Lease mosónőként dolgozott, s közben jogot tanult. Röviddel a diploma megszerzése után már mint ügyvédnő segítette a Néppárt megszervezését. Az első nagy kampány során, 1890-ben beutazta a Nyugatot, és 160 beszédet tartott. Erőteljes alt hangján magyarázta: „Kansast két nagy rablóvállalkozás nyomorítja – az egyik a Santa Fé-vasúttársaság, a másik a hitelintézetek hálózata. Kirabolják a népet, hogy korlátlan zsarnokai lehessenek, aztán... Pénzt, földet, szállítóeszközöket követelünk... A nép nyomorúsága tetteket sürget... Vigyázzanak a vérebek, akik pusztulásba hajszolnának minket, vigyázzanak!" Az ugyancsak kansasi Jerry Simpson, a Néppárt harcosa is jó szónok volt. Kongresszusi képviselőségre pályázott; választási beszédeiben állandóan azt hangoztatta: „a vasutak tartják kézben a Nyugat politikai éle-

tét". Követelte, hogy az állam vegye át és hasznosítsa a nép javára a vasúttársaságokat. Büszke volt csúfnevére, amelyet republikánus ellenfele ragasztott rá: „Kapcás Jerry". Simpson nem kapcáskodott, amikor leszögezte, hogy ellenfele a vasutak lakája, hiszen a vasutak által rendelkezésére bocsátott szalonkocsival utazgat, és azt hiszi, hogy már sínen van. „Hal herceg", ahogy Simpson elnevezte, végül nem futott be – a néppárti "Kapcás" legyőzte.

1890-ben a populisták összpontosított támadást indítottak a hagyományos pártok ellen. 1892-ben, az elnökválasztás évében országos lázadásra készültek „a vasúti síneken gördülő elnyomás" ellen. Jelképes hangsúlya volt az omahai gyűlésnek, emlékeztetőül arra, hogy huszonöt évvel azelőtt innen indult el a transzkontinentális vasútépítés. A küldöttek elnökjelöltként nevezték James Weavert, az Unió egykori tábornokát, alelnökjelöltjük pedig James Fields lett, a déliek hajdani generálisa. Akkor valamennyien hazatértek, hogy a szövetségi államokban folytassák a harcot – és ez a küzdelem szinte példa nélkül áll az Egyesült Államok történetében; ritkán fordult elő, hogy belső erő ilyen eltökélten forduljon szembe a fennálló hatalmi struktúrával.

A szavazatok összeszámlálása után kiderült, hogy a populisták Coloradóban, Idahóban, Kansasban, Nevadában és Észak-Dakotában megszerezték a kormányzáshoz szükséges többséget, s a többi nyugati államban is számos kormányzót, kongresszusi képviselőt, törvényhozót és polgármestert választhattak. A mozgalom lendülete még négy évig tartott, akkor William Jennings Bryannek sikerült a néppárti erőket a Demokrata Pártba beolvasztania.

Gyengeségeik – a partikularizmus és bizonyos primitív előítéletek – ellenére a populisták a vasutak elleni harcukkal jelentős mértékben hatottak a nemzet tudatára. A párt eszményei és példaképei bevonultak a kor népszerű irodalmába is. Igen sok reformpárti újságíró kezdte a hatalom kérdéskörét feszegetni; azt vizsgálták, hogyan is öltött, hogyan is öltheteti formát az a „síneken gördülő torz erő", amely még a kormány felett is ellenőrzést gyakorolhat. A minnesotai Ignatius Donnelly, a mozgalom kivételes tehetségű szónoka megírta a Caesar's Column (Cézár oszlopa) című bestsellert; az utópisztikus regény hősei egy példátlanul véres forradalmi háborúban egészen 1988-ig küzdenek Ame-

rika gonosz plutokratái ellen, majd bukásuk után Afrikába menekülnek, hogy ott alapítsanak új, szabad, demokratikus államot. Frank Norris *Octopus* (A polip) című regénye a vasutak elleni harc klasszikus alkotása. *A polip* 1901-ben jelent meg, de ma is aktuális, és sikerét kiadások hosszú sora tanúsítja. Norris Kaliforniában tapasztalhatta, milyen károsan hat a népre és intézményeire a vasút politikai-gazdasági hatalma. Aki nem hajlandó elkotródni útjából, azt a Tüzes Ló eltiporja – ilyen egyszerű a hatalom igazsága is. Aki Kaliforniában a vasúttársaságok uralma ellen harcolni merészelt, könnyen ért erőszakos véget.

Norris hősei a Tüzes Lovat már nem az új korszak hírnökének látták. A romantikus korszak véget ért; a mozdony az író nézete szerint többé nem a lámpás hordozója, „amely bevilágítja az Isten háta mögötti éjszakát", a szerelvények „fényes ablaksoraiból" pedig nem a Haladás tekint „a csendben szunnyadó tájra", amint elrobog ezernyi kis deszkaváros mellett, füttye pedig kalandra hívja az alvó ifjakat: próbáljanak szerencsét a Keleti vagy a Nyugati Óceánnál. Ezek a dajkamesék nem életképesek többé, ahogy az ifjúság sem a régi: a kalandra hívó vonatfütty nem Kalifornia aranyországába hív, nem is „a civilizált Keletre", egyáltalán, nem „a boldogság nyomába". Norris így látta és láttatta a mozdonyt: „Vágtató borzalom, füstös-szennyes acélszörnyeteg, mely vörös Küklopsz-szemével láthatártól láthatárig hordja a rontást ... jelképe egy fölmérhetetlen hatalomnak, mely könyörtelen és rettenetes. Mennydörgését visszhangozzák a völgyek, és nyomorultak sóhaja száll; vér és pusztulás marad a nyomában; ó, vasút, te iszonyú Leviathán, te földet szaggató, lelketlen erő, öntöttvas szívű terror, borzadály, monstrum, kolosszus, nyolckarú polip!"

Ha most visszatekintünk e korszakra, amely történelem immár, megállapíthatjuk, hogy a Tüzes Ló volt a leghasznosabb találmány, amely valaha is javára lehetett egy országnak, ahol sok milliárd tonna szénkincset rejt a föld öle. Miután a nemzetközi olajvállalatok és autógyárak (melyek a vasúttársaságok helyébe léptek), sikeres összeesküvésük eredményeképpen, keleten a villanymozdonyt, nyugaton a gőzmozdonyt dízellokomotívokkal helyettesítették, az öreg Tüzes Ló bájos vén masina lett, mítosz és nosztalgia tárgya. Az olajnyelő dízelmozdonyhoz képest, amely se tiszteletet nem parancsol, se vonzalmat nem ébreszt, az

És ez lett a vége...

eleven-csípős bűzt árasztó, lüktető-dübörgő-dohogó gőzmozdony csakugyan „valóságos" lény volt még: szimbóluma egy letűnt kornak. Néhány gőzmozdony ma is él – valahogy úgy, mint az elveszett, a Határ mögötti Nyugat emlékét őrző utolsó bölények –, de csak a gépek „vadaskertjében", a múzeumokban. Sőt, hébe-hóba neki is iramodnak, és a csillogó-villogó, történelmi kocsikon a látogatók elzötyörögnek, hogy kellően kifényképezgessék magukat, megörökítsék a kéményből bodoruló füstöt, magnóra vegyék a füttyöt, a kis harang bim-bamját, a szelep sikoltását-sivítását.

A sínek, amelyeken a Tüzes Lovak utasokkal száguldoztak hajdan, ma sok száz mérföldön át elhagyatottan rozsdásodnak Amerika roppant térségein esőben, hóban, napsütésben. Akadnak persze ma is „igazi" vasutasok, akik szolgálatkészen és udvariasan őrzik a régi hagyományt. Számuk azonban évről évre fogyatkozik. A nyugati vasúthálózat ma is hatalmas teherforgalmat bonyolít le, sok mil-

lió tonna áru gördül rajta, a személyforgalom azonban megcsappant. Kevesen gondolnak rá a mai rohanó világban, hogy vonattal vállalkozzanak hosszabb utazásra – főleg ha a kényelem se a régi, és mostanság már igencsak más a luxus.

Miután a kilencvenes években a populisták alaposan rájuk ijesztettek, a vasutak néhány erőtlen kísérletet tettek rá, hogy elhitessék: a köz önzetlen szolgái ők. A régi mogulok meghaltak vagy visszavonultak kastélyaikba, hogy válogatott ritkaságaik – könyvek, festmények, ékszerek – között töltsék az időt. Helyüket új nemzedék foglalta el, személytelen *manager*ek és pénzügyi igazgatók. Ezek elsősorban a *public relation*t, vagyis a reklám- és propagandaosztályokat szervezték sorra-rendre: így próbálták megszerezni roppant profitjukat, amelyet azután olajba, bányászatba, telekspekulációba és más vállalkozásokba fektettek. Amikor Amerika belépett az első világháborúba, vasutai olyan hitvány állapotba züllöttek, hogy a kormány kénytelen volt ellenőrzése alá vonni és államköltségen kijavíttatni a „lyukas" hálózatot, amely csak így felelhetett meg a hadi szállítás céljainak. Az amerikai nép immár harmadszor vagy negyedszer fizette ki „az ő" vasutait. Alighogy a háború véget ért, a kormány a feljavított hálózatot visszaszolgáltatta eredeti tulajdonosainak, akik nem restelltek több mint egymilliárd dollárnyi kártérítést követelni a háborús évek alatt elszenvedett állítólagos veszteségekért.

A következő években a vasúttulajdonosok visszatértek régi módszereikhez: szindikátusokat létesítettek, manipulálták a részvénytőzsdét, lecsapolták a pénzalapokat – s a második világháború kitörése előtt ismét a csőd szélén álltak. A háború követelményei ismét megélénkítették a vasutak forgalmát, s ez a konjunktúra még az első békeévekben is tartott egy ideig; akkor ismét elkezdődött a hanyatlás. Egymás után szűntek meg a járatok, pusztultak a vonalak, mert a társaságok képtelenek voltak – vagy nem is akarták! – felvenni a versenyt a kamionokkal és a repülőgépekkel. Ma már csak néhány vonalon zajlik valóban gyümölcsöző teherforgalom. A személyszállítást egy „Amtrak" elnevezésű bürokratikus és abszurd képződmény bonyolítja le – jólrosszul. Állítólag „a nép tulajdonában" áll, de szerelvényeit a végsőkig agyonnyűtt magánvonalakon közlekedteti. Ezeket a vágányokat talán a transzkontinentális vasút építésé-

nek hőskorában se vette volna át a kormányellenőr. A Kongresszus 1974-ben törvényt fogadott el, amely az amerikaiakat ismételten arra kényszeríti, hogy fizessenek vasúthálózatukért: de hát az úgynevezett „Regional Rail Reorganization Act", (a Regionális Vasút-újjászervezési Törvény) kieszelői nem a nép képviselői, hanem a vasúttársaságok haszonélvezői voltak. Nincs új a nap alatt.

Több mint száz éve a transzkontinentális vasút első utasainak egyike, aki még romantikát várt a Nagy Kalandtól és a Tüzes Lótól, felháborodottan tapasztalta a vasúttársaság arroganciáját, és jegyzetfüzetébe a következő prófétikus szavakat írta: „Egy szép napon, Anglia példáját követve, ez az ország is elhatározza majd, hogy a vasutakat a köz javára közlekedteti. A társaságok és monopóliumok, a klikkek és konszernek egy ideig talán elnyomhatják, gátolhatják a népet. De eljön a nap, amikor győz a népakarat, és lészen *egy* az igazság s a jog."

Ez a jóslat a mai napig nem vált valóra.

Tartalom

A Tüzes Ló eléri a hatalmas Mississippit 7
„Száguld szelek szárnyán" 24
A harci ösvény rögös út 40
„Verd a vasat mihaszna, másoké lesz a haszna!" 56
A cowboykorszak nyitánya 76
A nagy versenyfutás 98
A transzkontinentális vasút első utasai 126
Nyugat vasutasai 159
Földet harácsoltunk — tőzsdén vár a dolgunk 170
Ülő Bika és az északi vonal 192
Gördülő elegancia 206
A bevándorlók 222
Eltűnik a határ 243
A Tüzes Lóból a Sátán Lova lesz 259

A kiadásért felel a Kossuth Könyvkiadó igazgatója
Szedte az Alföldi Nyomda
Nyomta az Alföldi Nyomda
A nyomdai rendelés törzsszáma: 8503.66-19-2
Készült Debrecenben, az 1980. évben
Felelős vezető: Benkő István igazgató
Képszerkesztő: Fábri Magda
A sorozatterv és a tipográfia Erdélyi János munkája
Műszaki vezető: Aranyi Imre - Műszaki szerkesztő: Erdélyi Judit
Terjedelme 17 (A/5) ív

30,— Ft

A helyszín: a western-filmek világa. Mégis, Dee Brown könyvében a cowboyok, az indiánok és a nyers deszkából rótt kocsmák csak a tájkép részei; a könyv másféle romantikát ígér.
Milyen akadályokat küzdöttek le az ír napszámosok és a kínai kulik a Sziklás Hegység hóförgetegében és Nevada forró pusztáin... Mekkora földrablás, mennyi hamis bizonylat, kötvény és számla terheli a Vadnyugat negatív hőseinek lelkiismeretét... Hogyan csábítottak milliókat az Édenkertnek festett nyugati szűzföldekre... Miként rabolták el egymástól a vasúttársaságok a bevándorlók riadt csoportjait...
A vad, szaggatott táj és a zöldre-pirosra pingált „oldtimer" lokomotívok voltaképp kulisszák. A kiváló amerikai író a valóságot idézi elénk ironikus és leleplező erejű könyvében. Az eredmény: újabb világsiker.

KOSSUTH KÖNYVKIADÓ